



**Actas de las Jornadas de Historia  
sobre el Descubrimiento de América  
Tomo V**

**Jornadas XV, XVI, XVII y XVIII — 2019, 2020, 2021 y 2022  
Casa Martín Alonso Pinzón — Palos de la Frontera**

# La Flota de la Especiería: objetivos, rutas, incidencias y resultados

Salvador Bernabéu Albert

Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)

*“No hay tierras extrañas. Quien viaja es el único extraño”.*

(Robert Louis Stevenson)

## Introducción

El principal objetivo de este trabajo es conocer los objetivos del viaje que inició como capitán general Hernando de Magallanes en 1519, soldado y proyectista luso al servicio de España, y concluyó, dando la vuelta al mundo por primera vez, el marino vasco Juan Sebastián Elcano en 1522 al mando de la única nave que regresó a Sevilla de las cinco que formaban parte de la flota de la Especiería, enviada por Carlos V al archipiélago asiático de las Molucas. Junto a los fines, nos interesa conocer la ruta seguida, las incidencias durante la navegación, la odisea en mares y océanos desconocidos, la suerte de hombres y naos, las pérdidas, ganancias y consecuencias de este viaje que, además de dejar una huella imborrable en la Historia, demostró empíricamente la circularidad del planeta y desterró un buen número de mitos nacidos en la época clásica y en los siglos del medievo. El viaje Magallanes-Elcano no fue una empresa aislada. Todo lo contrario: debe mucho a las novedades técnicas, sociales y culturales de finales del medievo, las que abordaremos brevemente en este primer apartado.

Las empresas marítimas de finales del siglo XV y comienzos del XVI eran eminentemente prácticas: los viajes no buscaban como principal objetivo nuevas tierras, sino poner en comunicación segura y rápida las ya conocidas, como las productoras de oro o de especias. Los monarcas, armadores y comerciantes arriesgaban sus finanzas en busca de objetivos definidos y claros, principalmente de carácter económico y político, aunque la navegación emprendida podía ofrecer, a su término, nuevas ventajas: tierras para poblar, rutas para defender o territorios para evangelizar. Varios son los elementos a tener en cuenta para

comprender la expansión europea que se realizó desde principios del siglo XV, así como para determinar el contexto histórico en el que encuadrar la Armada a la Especiería (1519-1522).

En primer lugar, hay que detenernos en la gran importancia de la tecnología marítima y del arte de navegar. Frente a la tradicional navegación de cabotaje, casi siempre con la tierra a la vista, ahora se recorrían grandes distancias entre el cielo y el mar, acudiéndose a la bóveda celeste para lograr averiguar dónde estaban las naves y si el rumbo seguido era el correcto. Además, el barco debía ser rápido, capaz y resistente a la vez; un modelo que tardó muchos años en ponerse a flote. El timón de codaste, la ampliación de la superficie de velas, la evolución de los vasos a partir de la coca de los mares del norte –buques de casco redondo con mucha capacidad de carga–, la aparición del aparejo a bolina, con el que se podía navegar con más facilidad cuando soplaban vientos contrarios, fueron novedades que los armadores peninsulares fueron adaptando a sus barcos hasta la aparición de las poderosas carracas y las veloces carabelas. Estas últimas estaban dotadas de una triple vela: la de mesana, con forma latina, a popa; la mayor, cuadrada, situada en el centro del barco, y la de trinquete, también con forma cuadrada, a proa, además del bauprés. Posteriormente, los mástiles se alargaron e incorporaron un mastelero con su respectiva vela, aunque más pequeña. Carracas –y su variante menor, llamada naos– y carabelas fueron los barcos de la época de Magallanes y Elcano. Pero estos avances, a pesar de su enorme importancia, no fueron suficientes para navegar y registrar las rutas oceánicas. Por ello, los marinos y los comerciantes, a la vez que se beneficiaron de los nuevos adelantos de la ingeniería naval, buscaron afanosamente las brújulas, los portulanos, que representaban las principales rutas de navegación, y más tarde los relatos de otros marinos, los libros de recopilación y los instrumentos cada día más perfectos para fijar la posición del barco gracias a la medición de la altura del sol al mediodía: el cuadrante, la ballestina, el astrolabio y las utilísimas tablas de declinación solar. Sin embargo, el cálculo de la longitud no se lograría hasta la segunda mitad del siglo XVIII.

En segundo lugar, el protagonismo peninsular en la expansión marítima fue posible gracias a profundos y constantes cambios en las estructuras socio-económicas y políticas que, a su vez, se vieron acelerados y consolidados por las consecuencias de dicha expansión europea. La nueva Europa, tras el bache del siglo XIV, debido a las guerras y a la Peste Negra, vio incrementada su pobla-

ción en un número considerable. También los rendimientos agrícolas tuvieron que adaptarse a las demandas de una península ibérica rural que poco a poco vio engrandecerse las ciudades y los centros de poder, creciendo las comunicaciones y el abastecimiento de productos, al mismo tiempo la clase artesanal y la dieta. El aumento de los cultivos y la escasez de la tierra fue un problema generalizado, pero que se fue agravando en la península ibérica, lanzando a sus monarcas, reyes y súbditos hacia el ancho mar. Diversos reinos compartían una cuña de tierra que se adentraba en el Atlántico, entorpeciendo la expansión continental mutuamente. Portugal y Castilla se expandieron hacia el sur, expulsando los últimos reinos musulmanes, si bien los castellanos, con su política de matrimonio, guerras y alianzas, consiguieron unificar el resto de la península para el disgusto de los lusitanos.

El gran aumento de la población europea y de los intercambios comerciales trajo la necesidad creciente de metales preciosos, los cuales eran necesarios tanto para mantener la maquinaria económica, como para adquirir los productos extranjeros que, la cada día más refinada y lujosa existencia que los occidentales deseaban gozar, hacían precisos. En consecuencia, los barcos lusos y españoles buscaron estos metales primero en África y más tarde en América y Asia, de igual forma que solicitaron las especias y las sedas chinas: aquéllas para poder conservar viandas para los crudos inviernos o el sostenimiento de grandes ejércitos, y éstas para decorar la vida y la muerte de las clases privilegiadas (reyes, nobles, banqueros, comerciantes y dignidades eclesiásticas). Junto a ello, la demanda de esclavos y de tierras tropicales para el cultivo de caña de azúcar completarían la lista de productos que los barcos buscaron por los próximos y recónditos mares.

Estas últimas demandas podían hallarse en África, pero tanto las especias como la seda eran riquezas privativas del Lejano Oriente. De ahí el enorme esfuerzo hispano-luso para alcanzar las Indias por mar cuando el Imperio Otomano se consolidó en Asia Menor y Grecia, cerrando el paso a los comerciantes europeos y exigiéndoles fuertes sumas para adquirir los productos que la febril Europa demandaba. Para hacer realidad este proyecto, los habitantes del Viejo Mundo contaron con la religión cristiana, siempre en pugna con el islam para conquistar los Santos Lugares. En particular, los portugueses buscaron con ahínco la alianza de los cristianos indios y del mítico Preste Juan, para enfrentarse a los musulmanes desde la retaguardia. Las cruzadas medievales seguían

en las mentes de los nuevos navegantes y conquistadores. En los textos clásicos y bíblicos, miles de veces leídos y comentados, los protagonistas de la expansión encontraron referencias a sus viajes, por ejemplo, Dios había profetizado por medio de Isaías el dominio castellano: "Sí, se reúnen las naves para mí/ con los navíos de Tarsis a la cabeza,/ para traer de lejos a tus hijos,/ con su oro y su plata,/ para el nombre de Yavé, tu Dios" (Isaías 60:9).

Pero este cuadro de las causas y las consecuencias de la gran expansión lusocastellana estaría incompleto si no tuviéramos en cuenta el poder de los libros, de la imaginación y del deseo de los hombres del Renacimiento por desvelar la inmensidad. Los descubrimientos deben mucho a los libros en varios sentidos. La invención de la imprenta contribuyó de forma decisiva a divulgar entre los reinos occidentales a autores clásicos como Ptolomeo, Pomponio Mela, Estrabón, Solino, Plinio, etcétera. Otro tipo de libros, como las famosas "enciclopedias", también gozaron de gran popularidad, como el *Speculum* de Vicent de Beauvais, el *Trésor* de Brunetto Latini y el *Tratado de la Sphère* de Sacrobosco. La historia de cada uno de estos libros es, en ocasiones, más apasionante que cualquier novela de intriga. Este cúmulo de libros conformaron más que un bagaje cultural, un depósito del saber, las famosas *autoritates*, en las cuales buscaron los hombres de finales de la Edad Media una explicación a su vida y a su mundo. Lo que ocurrió fue que los hallazgos de los viajes y las exploraciones –en muchos casos divulgados por las imprentas de media Europa– pronto desmintieron o entraron en abierto conflicto con aquel conjunto de datos avalados por las autoridades. Así, la "imagen del mundo" medieval, heredera directa de los geógrafos de la Antigüedad tardía y de la alta Edad Media, fue paulatinamente transformada por los exploradores que surcaron el planeta tierra desde el siglo XIII al XVI.

No fue una tarea fácil, ya que los hombres del temprano Renacimiento tuvieron muchas dudas antes de desdecir a los sabios que habían leído y reverenciado. En todo caso, podemos afirmar que todos los hombres del Renacimiento partieron de un mundo lleno de maravillas, verdaderos motores de las exploraciones, y se esforzaron por construir, mediante sus propias experiencias, un mundo de realidades. Lo que no impidió que esas maravillas se desplazasen al interior de los continentes y a las más remotas latitudes marítimas conforme avanzaban las conquistas. Guillaume de Rubruck confesó tras su famoso viaje (1253-1255): "Isidoro se equivoca cuando dice que el Caspio es un golfo del

océano. Este mar no toca el océano en ningún lado y está rodeado de tierra en todos sentidos". La crítica a las autoridades había comenzado, aunque serían necesarios varios siglos para desterrar o matizar las innumerables "maravillas" que habitaban impunes en los primitivos libros. El historiador galo Michel Mollat señala acerca del término *mirabilia* que: "Etimológicamente, designa lo que asombra, y su significado se extiende desde lo que es insólito hasta lo que parece extraño, e incluso lo que es contrario a la naturaleza. La noción de lo maravilloso se aplica, pues, a los aspectos contrarios de la belleza y del horror, Reúne también los conceptos de exotismo y de fantástico, e incluye los fenómenos de inversión moral y social, comprendiendo la perversión".<sup>1</sup>

Maravillas fueron los cinocéfalos y los cíclopes, los unípedos y los dragones, el Paraíso terrenal y las fuentes de oro; esto es, un conjunto de fábulas y personajes prodigiosos que los escritores situaron en Asia y el Índico, y que tanta tinta hicieron correr y tantas velas hicieron volar por los mares del planeta azul Pero, sin duda, los que no conocieron estas maravillas en los libros (no hay que olvidar que gran parte de los navegantes del XVI fueron analfabetos), las vieron en las ilustraciones que adornaban los mapas de la época. Gigantes, amazonas, reyes, pigmeos, seres monstruosos, ricas ciudades, etcétera, decoraban las cartas de la época convirtiéndose en auténticos encantadores de la imaginación. Con este bagaje cultural, Magallanes y sus hombres se enfrentaron a las novedades que les ofrecía el largo viaje a las Molucas.

## El universo del viaje

La armada magallánica fue organizada por la Corona española para lograr tres objetivos principales. El primero fue demostrar que las islas de la Molucas (hoy conocidas como Molusca del Norte) pertenecían al reino de Castilla por el Tratado de Tordesillas (1493).<sup>2</sup> El segundo era iniciar el comercio directo de las especias más demandadas por los europeos (clavo, canela, pimienta, nuez moscada, jengibre y azafrán), que no sólo servían para hacer más atractiva la comida, sino la posibilidad de conservar gran cantidad de viandas para realizar largos

---

1. Michael Mollat, *Los exploradores del siglo XIII al XVI. Primeras miradas sobre nuevos mundos*. México: Fondo de Cultura Económica, 1992, p. 101.

2. Antonio Rumeu de Armas, *El Tratado de Tordesillas. Rivalidad hispano-lusa por el dominio de océanos y su época*. Madrid: Mapfre América 92, 1992.

viajes o sostener grandes ejércitos, además de sus aplicaciones medicinales y supuestamente afrodisíacas.<sup>3</sup> Por último, el tercer objetivo era alcanzar las citadas islas siempre navegando hacia occidente, lo que abría la posibilidad de descubrir nuevos territorios, archipiélagos y rutas, así como contactar con reinos y sociedades imaginadas o desconocidas, con el fin de incorporarlas al reino de Castilla gracias a futuras conquistas o acuerdos con sus gobernantes.

El 10 de agosto de 1519, las cinco naves que componían la expedición levaron anclas de Sevilla, concretamente del puerto trianero de las Muelas, y siguieron la corriente del Guadalquivir hasta su desembocadura en el Atlántico, deteniéndose en Sanlúcar, donde río y océano se encuentran, para ultimar los preparativos. Días antes, en la trianera iglesia del convento de Nuestra Señora de la Victoria, perteneciente a la orden de los mínimos de san Francisco de Paula, don Sancho Martínez de Leiva, asistente de Sevilla, entregó la bandera real al capitán general de la armada al Maluco, el luso Hernando de Magallanes, quien juró servir al rey Carlos I como buen vasallo. Seguidamente, el resto de capitanes y oficiales de la armada juraron obedecerlo.<sup>4</sup> Los preparativos (julio de 1518-agosto de 1519), dirigidos por los oficiales de la Casa de la Contratación, siguiendo los términos establecidos por las capitulaciones de Valladolid y otras órdenes complementarias, fueron arduos por la diversidad de aspectos a atender y por la presión que ejercieron los cortesanos y el futuro emperador.

Los nombres de las naos, sus toneles y costos fueron los siguientes: la San Antonio, de 120 toneles, con un costo de 330.000 mrs.; la Trinidad, de 110 toneles, 270.000 mrs.; la Concepción, de 90 toneles, 228.750 mrs.; la Victoria, de 85 toneles, 300.000 mrs., y la Santiago, de 75 toneles, 187.000 mrs. En relación precio/tonel, la nao más cara fue la Victoria y la más barata la Trinidad, quizás por la reciente construcción de la primera, mientras esta última sería la más deteriorada cuando se adquirió, a pesar de lo cual, ya reparada, fue elegida como la capitana. Efectivamente, las cinco naves, que se habían adquirido en Cádiz y Sanlúcar, fueron varadas en la ribera del Guadalquivir, arreglándose su tablazón antes de ser carenadas y calafateadas. Después se pasó a cambiar las ve-

---

3. Pablo Vargas Gómez (ed.), *Las plantas de la expedición Magallanes-Elcano (1519-1522)*. Madrid: CSIC-Los Libros de la Catarata, 2020.

4. Juan Gil, “Los hombres y el rol del viaje de Magallanes”, en Manuel J. Parodi (coord.): *In Medio Orbe (II). Personajes y avatares de la Pª Vuelta al Mundo*. Sevilla: Junta de Andalucía, 2017, pp. 31-57.

las, jarcias y arboladuras de mala calidad o dañadas, así como toda la cabuyera (conjunto de cuerdas y cabos menudos).<sup>5</sup>

De Sanlúcar, la expedición partió el 20 de septiembre tras la llegada de todos los capitanes y oficiales, el embarco de los últimos víveres y mercancías, y la confesión de toda la tripulación. La Trinidad iba dirigida por el citado Magallanes, llevando a bordo a Esteban Gómez como piloto y a Francisco de Albo como contraestre, mientras la San Antonio fue capitaneada por Juan de Cartagena, y la Concepción, en la cual viajaba Juan Sebastián Elcano como contraestre, por Gaspar de Quesada. Los dos barcos restantes, la Victoria y la Santiago, fueron mandados, respectivamente, por Luis de Mendoza y Juan Serrano, este último nombrado, asimismo, piloto mayor de la expedición. Las bodegas de todas las naves iban repletas de alimentos, agua y vino para alimentar a una importante dotación por dos años, tiempo en el que se estimó la duración del viaje.<sup>6</sup> En cuanto a las tripulaciones, los oficiales de la Casa de la Contratación anotaron 241 personas en el alarde celebrado dos días antes de la partida (62 en la Trinidad, 59 en el San Antonio, 44 en la Concepción, 45 en la Victoria y 31 en la Santiago), si bien el sobresaliente Antonio Pigafetta apunta 237 y el historiador marítimo Martín Fernández de Navarrete (1765-1844), 265 hombres. El profesor Juan Gil ha identificado a 250 expedicionarios que partieron de Sanlúcar, a los que había que añadir tres personas embarcadas en la isla de Tenerife. Pero, sin duda, lo más destacable del reclutamiento fue la dificultad de conseguir marinos y oficiales españoles, teniendo que matricular a hombres de nacionalidades muy diversas: 31 portugueses, 26 italianos, 9 griegos, 5 flamencos, 4 alemanes, 2 irlandeses, un inglés, dos esclavos negros, un hindú de Goa y un esclavo de Malaca (el famoso Enrique, criado de Magallanes).<sup>7</sup> Los puestos ocupados fueron muy diversos, recibiendo la paga

---

5. La organización y abastecimiento de la expedición está estudiada con detalle en Ignacio Fernández Vial, Ignacio y Guadalupe Fernández Morente, *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla: Muñoz Moya editores, 2001. La reparación de las cinco naos tuvo un coste de 910.000 maravedís. Los trabajos fueron dirigidos por los carpinteros de ribera Rodrigo de Garay y Juan de la Cueva.

6. Para ampliar los aspectos económicos, véase Antonio-Miguel Bernal Rodríguez, “El negocio de la especería: costos y consecuencias económicas. Financiación y beneficios de la expedición ‘Magallanes-Elcano’”, en Enriqueta Vila Vilar (coord.), *La primera vuelta al mundo: una gesta para recordar*. Málaga: Fundación Unicaja, 2019, pp. 171-215.

7. La relación, que se encuentra en Archivo General de Indias (Sevilla), Patronato Real, 34, R 6, fija el número en 239 hombres: 62 en la Trinidad, 57 en la San Antonio, 44 en la Concepción, 45 en la Victoria y 31 en la Santiago. Las Capitulaciones fijaron el número total en 234 tripulantes. Sobre la

según su trabajo: capitanes, pilotos, escribanos, maestros, contra maestre, alguaciles, cirujanos, barberos, despenseros, toneleros, calafates, marineros, hombres de guerra, capellanes, grumetes, pajes, criados y sobresalientes.

Capitanes, oficiales y tripulantes contaban con unas instrucciones reales, rubricadas por Carlos I el 8 de mayo de 1519 en Barcelona, para conseguir la armonía entre los diferentes mandos y barcos de la armada. Los temas tratados en el documento regio fueron muy variados, desde normas para guardar la urbanidad a bordo, las ideas directrices para saber comportarse con los diferentes pueblos que los nautas encontraran en su jornada (cristianos, paganos, musulmanes, etc.), para lo que llevaban numerosas mercancías y baratijas para regalar y ganarse su voluntad, las señales para maniobrar los barcos en alta mar, la manera de llevar la contabilidad, las prohibiciones de maldecir y usar de ciertos juegos, etc.<sup>8</sup> Además, el monarca envió a los oficiales de la sevillana Casa de la Contratación, donde se había organizado el viaje, una real cédula ordenando que Magallanes describiese la derrota del viaje que iba a realizar, la cual sería copiada y entregada a cada uno de los pilotos de la armada. Mandato que no se cumplió, siendo los reiterados silencios de Magallanes la causa de numerosos rumores y de un importante motín donde el portugués mostró su carácter violento y desconfiado.<sup>9</sup> De gran importancia para la expedición fueron los instrumentos de navegación, embarcados para calcular una buena singladura, como las agujas de marear, los compases, los cuadrantes, los relojes de arena, etc. Algunos de ellos fueron comprados, mientras que otros los proporcionaron Magallanes y Ruy Faleiro, quienes también participaron en el diseño de veinticuatro cartas de marear: seis dibujadas por Faleiro directamente y dieciocho por Nuño García, seis siguiendo sus directrices y las restantes once conforme a las reglas de Magallanes.<sup>10</sup>

---

tripulación, véase Xavier de Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz, *Le voyage de Magellan (1519-1522)*. París: Chandeigne, 2007, pp. 475-514.

8. “Instrucciones que dio el Rey a Magallanes y a Faleiro para su viaje a la Especiería”, en *Colección General de Documentos relativos a las Islas Filipinas*. Barcelona: Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1919, tomo II, doc. 71, pp. 242-273.

9. Sobre la personalidad del portugués, véase Salvador Bernabéu Albert, “Magallanes: retrato de un hombre”, en Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016, pp. 21-51.

10. Sobre el portugués Ruy Faleiro, que se quedó en tierra por sus problemas mentales, véase Juan Gil, *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*. Sevilla: Fundación Cajasol, 2009, pp. 349-387.

## La superación de la frontera atlántica

Como ya señalé, la expedición a la Especiería abandonó tierra peninsular el 20 de septiembre de 1519.<sup>11</sup> Seis jornadas más tarde, las cinco naos divisaron la isla de Tenerife, primera escala del viaje, donde se abastecieron de leña, agua y alimentos frescos, fondeando a continuación en el sur de la isla a la espera de una nave cargada de brea, sustancia viscosa necesaria para calafatear los barcos. Tres hombres se incorporaron a la expedición (Hernán López, Blas Alfonso y Andrés Blanco) para sustituir a los enfermos y huidos, práctica que no se pudo realizar en adelante, salvo el embarque de nativos y esclavos. El 2 de octubre, Magallanes ordenó levar anclas y poner rumbo al sudoeste para remedar el litoral africano, sin embargo, navegando entre el Cabo Verde y las islas del mismo nombre, ordenó variar al sur con el fin de que las naos se aproximaran a la costa de Sierra Leona para aprovechar los vientos alisios del sureste, pero, al llegar a su paralelo, a finales de octubre, sufrieron las calmas durante tres semanas, a las que siguieron fuertes ventarrones.

Durante estos meses de navegación surgieron los primeros rumores en contra de Magallanes entre oficiales y marineros. Algunos decían que el capitán general quería conducirlos y apresarlos en alguna de las factorías fundadas por los portugueses en la costa africana, mientras otros se quejaban de la falta de notificación por parte del lusitano de la ruta a seguir, información necesaria en caso de separación de una o varias naos por fuertes corrientes, mar gruesa, tormentas, agresiones de barcos extranjeros u otras causas. Efectivamente, el capitán general se negó a informar sobre la ruta con los demás pilotos y capitanes, como era costumbre en la navegación y lo mandaban las instrucciones reales: “hareis todos juntamente vuestro camyno con la buena ventura a la tierra que nonbrareis a los otros capitanes e pilotos”, por lo cual Magallanes estaba obligado a “darles eys las cartas que teneys hechas para hazer el dicho viaje”.<sup>12</sup> Pero nada de esto se cumplió. La cadena de mando, tan importante para preservar la concordia y alcanzar los objetivos, especialmente en los viajes de descubri-

---

11. Sobre la derrota de la armada a las Molucas, seguimos, salvo pequeñas variaciones, la fijada por Alfredo Cominges Bárcena, Jesús Génova Sotil, Gonzalo Molíns Sáenz-Díez, José Manuel Rodríguez de Urzaiz, Mario Romero de Pazos y Juan A. Viscasillas Rodríguez-Toubes, “La primera circunnavegación”, en *Descubrimientos Españoles*. Madrid: Museo Naval, 1992, t. I, pp. 89-160.

12. “Instrucciones que dio el Rey a Magallanes”, tomo II, doc. 71, pp. 242-273 y 243 y 245.

miento, donde podían surgir mil contratiempos y peligros, fue ignorada por el capitán general, quien inició una campaña para anular a Juan de Cartagena y a otros hidalgos castellanos con el fin de poner en su lugar a personas de su confianza. Y todo ello en contra de las ordenanzas y las instrucciones reales.

Entre los 15º y 20º de longitud oeste, los cinco navíos atravesaron el ecuador, poniendo dirección al sur-suroeste hasta alcanzar el cabo de San Agustín el 29 de noviembre. Una vez divisado el continente americano, la armada puso rumbo al sudoeste, avistando el 13 de diciembre la bahía de Río de Janeiro, escala ordenada por Magallanes a ruegos del piloto portugués João Lope Carvalho, que había visitado el paraje al menos en dos ocasiones. Las cinco naos permanecieron en la bahía de Guanabara o Santa Lucía, descubierta por el capitán luso Gaspar de Lemos en 1502, durante catorce días. El encuentro de los expedicionarios con los indios tupinambas fue pacífico, embarcándose agua e intercambiando mercancías por animales, frutas y tubérculos, pues los nativos creyeron que los nautas procedían del cielo al coincidir la llegada de la armada con la aparición de la lluvia, ausente por más de dos meses.

Antonio Pigafetta, italiano embarcado de sobresaliente, describió a los naturales desnudos, rapados y sin barba, con sus cuerpos tatuados y adornados con plumas de papagayo. También detalló sus grandes casas, donde vivían cien hombres con sus mujeres e hijos, las hamacas donde dormían y las canoas con las que pescaban. Asimismo, subrayó el deseo nativo de poseer las cosas de los marinos, lo que llevó a una joven que subió a bordo de la capitana a introducirse un clavo en la vagina más largo que un dedo con total naturalidad, siendo testigo el mismo capitán general. El cronista italiano, deslumbrado por la exuberancia de la naturaleza brasileña, no olvidó de anotar animales y plantas desconocidas, y narró el origen de ingerir carne humana de algunas tribus cercanas. Sus relaciones con los nativos le permitieron redactar un pequeño diccionario, lo que repetirá el italiano en otras escalas del viaje. Antes de partir, los expedicionarios celebraron dos misas en tierra, asegurando Pigafetta que: “Estos pueblos se convertirían con facilidad a la fe de Jesucristo”.<sup>13</sup> En esta escala se ajustició al siciliano Antonio Salomón, maestre de la nao Victoria, acusado y sentenciado por sodomía el 20 de diciembre de 1519. Antes de partir, el hijo

---

13. Antonio Pigafetta, *El primer viaje alrededor del mundo. Relato de la expedición de Magallanes y Elcano*, edición de Isabel de Riquer. Barcelona: Ediciones B, 1999, pp. 82-87. En la página 88 recogió ocho palabras nativas, práctica que repetiría en otras escalas.

mestizo que el capitán Carvalho había tenido con una nativa se incorporó al viaje.

El 27 de diciembre, la armada continuó navegando hacia el suroeste, siguiendo el litoral brasileño hasta avistar el estuario del Plata el 10 de enero de 1520, descubierto por Juan Díaz de Solís en 1516. La nave más ligera, la Santiago, remontó la bahía unas veinticinco leguas con gran precaución –los nativos habían dado muerte al citado Solís y a otros compañeros–, mientras el resto de la flota exploró el amplio estuario hasta el 6 de febrero. Finalmente, los expedicionarios descubrieron que la gran masa acuática tenía su origen en la desembocadura de dos ríos, el Uruguay y el Paraná, por lo que se perdió toda esperanza de encontrar el paso a la Mar del Sur. En este paraje se ahogó el grumete Guillermo, de nacionalidad francesa, que se cayó de La Concepción el 25 de enero de 1520.

## Los primeros descubrimientos: Patagonia y el estrecho de Magallanes

A partir del Río de la Plata se iniciaron los descubrimientos. Los nautas sufrieron las continuas borrascas del otoño austral, mientras costeaban el inclinado litoral de la Patagonia, avistando la bahía de San Matías el 24 de febrero de 1520 y la bahía de los Trabajos el 2 de marzo siguiente (Puerto Deseado), pero sin encontrar el anhelado estrecho. Siguiendo el rumbo del polo antártico, los expedicionarios hallaron un puerto el 31 de marzo, cristianado con el nombre de San Julián, donde Magallanes decidió realizar una invernada de casi cinco meses, hasta el 24 de agosto de 1520. El puerto se hizo famoso por los primeros encuentros con los patagones y por abortarse un motín contra Magallanes que ya venía fraguándose desde meses antes.

La animadversión hacia Magallanes y algunos de sus incondicionales había nacido entre los oficiales y marineros de varios barcos durante los primeros meses de navegación. Incluso antes de avistar tierras del Nuevo Mundo, Juan de Cartagena, nombrado “conjunta persona” de Magallanes, había discutido los planes del portugués, siendo prendido y puesto en el cepo por una falta de respeto: dirigirse a él con un “sálveos Dios, señor capitán e maestre, e buena compañía”, omitiendo el saludarlo como señor capitán general: una excusa para eliminar a la persona embarcada de mayor alcurnia y que más había insistido en

pedirle explicaciones sobre los rumbos y destinos de la navegación, como ordenaban las instrucciones reales.

En San Julián, el malestar aumentó por el gran frío, la falta de alimentos y el silencio del capitán general sobre la duración y posterior destino de la armada.<sup>14</sup> Luis de Mendoza, capitán de la Victoria, encabezó una rebelión que triunfó en otros dos barcos: la Concepción y la Santiago. Los sublevados enviaron emisarios a Magallanes para que les comunicase el rumbo a seguir; el capitán lusitano correspondió mandándoles al aguacil Gonzalo Gómez de Espinosa, quien logró engañar a Mendoza y matarlo de varias puñaladas en su camarote. Al día siguiente, el resto de los sublevados se rindieron. Gaspar de Quesada, capitán de la Concepción, fue condenado a muerte y tanto su cuerpo como el de Luis de Mendoza fueron descuartizados. Por último, Juan de Cartagena y el clérigo Sánchez de la Reina quedaron abandonados en el puerto. Una de las consecuencias de estos sucesos fueron los cambios en las capitanías de los barcos: Álvaro de la Mezquita pasó al San Antonio, Juan Serrano a la Santiago y Duarte Barbosa a la Victoria. Antes de llegar al estrecho, todas las naves de la flota al Maluco estaban gobernadas por portugueses. Las averiguaciones ordenadas por Magallanes terminaron por inculpar a unas cuarenta personas y, entre ellas, a Elcano. Sin embargo, el capitán general los indultó por la necesidad que tenía de hombres para el largo y peligroso viaje, y para evitar más incidentes, aunque los alzados no se libraron de que los capitanes lusos los maltratasen y los apalearan en contra de las instrucciones de Carlos I.<sup>15</sup>

Además de estos trágicos acontecimientos, durante los cinco meses que permanecieron en el puerto de San Julián se repararon y aprovisionaron los barcos y se produjeron varios encuentros con los patagones. Pigafetta calificó a uno de ellos de gigante: “Era tan grande, aunque bien proporcionado, que nuestras cabezas llegaban apenas a su cintura; tenía la cara completamente pintada de rojo [...] y se vestía con la piel de un animal hábilmente cosida”.<sup>16</sup> Tenían arcos

---

14. Sobre el supuesto complot castellano, véase Salvador Bernabéu Albert, “Magallanes: del héroe al hombre”, en Enriqueta Vila Vilar, *Magallanes y Sevilla*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2019, pp. 122-127.

15. Según Herrera, los perdonó “por haberlos menester para servicio de la Armada y porque no le pareció que convenía mostrarse riguroso y hacerse malquisto con el demasiado castigo.” Antonio de Herrera, *Historia general de los hechos de los castellanos, en las islas, y tierra firme del Mar Océano*. Madrid: Academia de la Historia, 1924-1957, década II, libro IX, cap. XIII, p. 165.

16. Pigafetta, *El primer viaje ...*, p. 91.

cortos y gruesos con las cuerdas hechas del intestino del guanaco, animal que es descrito por primera vez. Los patagones eran buenos cazadores y corrían a gran velocidad, viviendo de un lado para otro a manera de los “zingaros”. Las relaciones fueron amistosas: los nativos cantaron y bailaron en honor de los expedicionarios, quienes les regalaron varias baratijas, si bien la concordia se truncó cuando Magallanes capturó a uno de ellos para llevarlo a España. Esta acción le costó la vida al soldado Diego Sánchez de Barrasa, de la Trinidad, que murió de un flechazo de un patagón el 29 de julio de 1520. Un caso singular fue el de Duarte Barbosa, sobrino de Diego Barbosa, quien tuvo que ser encadenado por su deseo de quedarse con los indios, acción que ya había intentado en Río de Janeiro.

A finales de abril, Juan Serrano, capitán de la Santiago, recibió la orden de reconocer en solitario las entradas que avistase al sur de San Julián. Su suerte fue adversa, pues, tras avanzar por espacio de veinte leguas, entró en la desembocadura de un ancho río, que llamó de Santa Cruz, el 3 de mayo de 1520, en donde sufrió un gran temporal. La nave encalló, regresando su tripulación a San Julián por tierra con gran esfuerzo, siendo repartida por el resto de los barcos, mientras el piloto Serrano pasó a capitanear la Concepción. La armada magallánica perdía el primero de sus navíos.

El 24 de agosto de 1520, los cuatro barcos restantes continuaron el viaje a pesar de los mares embravecidos y el gran frío reinante, realizando una nueva escala de dos meses de duración en el citado río de Santa Cruz, situado cerca de los 50° S, donde los expedicionarios se abastecieron de agua, madera y peces, y recuperaron lo que pudieron del naufragio de la Santiago. Finalmente, el 18 de octubre, en el inicio de la primavera austral, las naos levaron anclas nuevamente y siguieron hacia el sur, avistando, tres días más tarde, el día 21, una gran rada que se prolongaba en el horizonte.

Magallanes envió a la Concepción y a la San Antonio para reconocerla, regresando, poco después, los oficiales y marinos de ambos barcos entusiasmados ante la profundidad del canal, por lo que el capitán general ordenó la entrada de toda la flota. Sin embargo, al llegar al límite de lo reconocido previamente, se encontraron con dos canales; la San Antonio, nuevamente enviada para reconocer uno de ellos, desertó de la flota y puso rumbo a la Península. El resto de los barcos continuaron la navegación, alcanzando, veinte días más tarde, el 28 de noviembre de 1520, el océano Pacífico. El cronista Pigafetta escribió: “Después de navegar durante una hora por el estrecho llegamos a un río,



Figura 1. Estrecho de Magallanes. Diario de Antonio Pigafetta, Manuscrito de la Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Facsímil, Yale University Press, 1969).

Otro topónimo que se extendió fue el de Tierra de Fuego, debido a las numerosas hogueras hechas por los nativos que habitaban los helados parajes del canal, como los onas y los yaganes. La travesía del estrecho se realizó en 39 días, tiempo en el que se recorrieron 305 millas de canales preñados de grandes dificultades y obstáculos para navegar.

La *San Antonio* fue la segunda nave que no continuó el viaje al Maluco a causa de un motín que destituyó al capitán Álvaro de la Mezquita, primo hermano de Magallanes. El urdidor de la misma y nuevo capitán fue el piloto

al que llamamos río de las Sardinias, porque había muchas en él. Mientras transcurrían cuatro días esperando a las otras naves, enviamos una chalupa bien equipada para reconocer el cabo; tres días después regresaron diciendo que el otro cabo estaba en mar abierto. El capitán general lloró de alegría y llamó a aquel cabo Deseado, porque lo había deseado durante mucho tiempo”.<sup>17</sup> A continuación, los tres barcos que aún continuaban en el viaje pusieron rumbo al mar abierto, realizando una derrota que todavía hoy es objeto de especulación.

El cabo que iniciaba el pasaje por el Atlántico fue bautizado por Magallanes como de las Once Mil Vírgenes (cabo Vírgenes), y el que lo finalizaba en la Mar del Sur, cabo Deseado (cabo Pilar), mientras el canal fue bautizado de Todos los Santos, si bien se generalizó Estrecho de Magallanes en honor a su descubridor.

17. Pigafetta, *El primer viaje ...*, p. 104.

portugués Esteban Gómez, quien había presentado a Carlos I un proyecto de expedición para hallar un paso a la Mar del Sur poco antes de la llegada de Magallanes a la corte. La San Antonio fondeó en la capital hispalense el 6 de mayo de 1521, ofreciendo las primeras noticias del viaje. Gómez señaló que había desertado por la falta de víveres, pero tanto él como el capitán Mezquita fueron encerrados hasta la llegada a Sevilla, en 1522, de Juan Sebastián Elcano, cuyos hombres contaron lo sucedido con el barco desertor. Al avistarse el Pacífico, la armada al Maluco se había reducido a tres barcos: la Trinidad, la Concepción y la Victoria. El nuevo reto al que se enfrentaron los expedicionarios fue excepcional: la travesía de la gran masa de agua que separa Asia de América, conocida como la Mar del Sur, el océano Pacífico o el Gran Golfo. La armada realizó su travesía, del cabo Deseado a la isla de Guam, en las islas Marianas (28 de noviembre de 1520-6 de marzo de 1521), en 99 días, descubriendo la inmensidad de océano Pacífico, considerado como la mayor masa de agua del planeta azul.

## El arduo viaje por el Pacífico: dos islotes y un archipiélago

Los tres navíos que lograron atravesar el estrecho de Magallanes costearon el litoral chileno durante dieciocho días, cambiando el rumbo al noroeste en las proximidades de la isla de Juan Fernández; después al oeste, en los 15° S, y de nuevo al noroeste, para cruzar el ecuador por los 154° O entre el 12 y el 13 de febrero de 1521.<sup>18</sup> El 24 de enero anterior, los expedicionarios avistaron la primera isla en el océano Pacífico, que el piloto Albo situó en 16° ¼ S y describió como “una isleta con arboleda encima y es deshabitada”.<sup>19</sup> Los marinos sondaron y no hallaron fondo, por lo que el capitán general ordenó seguir navegando tras cristianarla como San Pablo. Unas doscientas leguas al noroeste de la primera, el 4 de febrero de 1521, 11° 2/3 S. de altura, los nautas descubrieron la segunda, también despoblada, que recibió el nombre de isla de los Tiburones por los muchos escualos que la rodeaban. Ambas ínsulas también fueron conocidas

18. Salvador Bernabéu Albert: “Las incidencias y consecuencias de la travesía del Océano Pacífico”, en Paulo Roberto Pereira (org.), *Anais do Seminário Internacional em comemoração ao 5º centenário da primeira volta ao mundo: a estadia da frota no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação de Marinha, 2021, pp. 470-497.

19. Francisco Albo, “Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín, en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria”, en Juan Sebastián de Elcano y otros, *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, 2003, p. 78.

como Infortunadas o Desafortunadas por lo poco que sirvieron para paliar las graves necesidades de los expedicionarios.<sup>20</sup> Según la reconstrucción de la ruta en el Pacífico realizada por varios marinos españoles, la primera isla correspondería a Fakahina y la segunda a Flint, al norte del archipiélago de la Sociedad.



Figura 2. Islas Infortunadas. Diario de Antonio Pigafetta, Manuscrito de la Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Facsimil, Yale University Press, 1969).

20. Albo, “Derrotero del viaje de Magallanes ...”, p. 79. Según John Parry, Magallanes y sus hombres habían avistado alguna isla del grupo de las Tuamotú, correspondiendo la otra *Infortunada* a una de las pequeñas insulas del archipiélago de las Line. Si fue así, Magallanes habría pasado por el canal que forman las Tuamotú con las Marquesas, correspondiendo la primera isla a Puka-Puka y la segunda a Carolina. Otros autores creen que Magallanes navegó por más tiempo al norte o nor-noroeste, cruzando el ecuador por los 105° O y mareando hasta los 20° N antes de virar hacia el oeste. En este caso, las islas *Infortunadas* serían Clipperton (isla de los Tiburones) y Clarion.

La armada magallánica surcó el último tramo del Pacífico por latitudes muy al norte del ecuador. En primer lugar, las naos pusieron rumbo al noroeste, alcanzando el día 28 los 13° N, jornada en la que cambiaron al oeste, dirección que siguieron hasta descubrir, el 6 de marzo, la isla de Guam, del archipiélago de las Marianas, donde encontraron víveres y agua.<sup>21</sup> Con ellos pudieron paliar la desnutrición debida a la larga duración de la travesía oceánica, cerca de mil días, que había obligado a los tripulantes a comer, incluso, ratas y cuero ablandado en agua de mar. Desnutrición que causó la muerte de diecinueve personas y numerosos enfermos, especialmente de escorbuto. El piloto Ginés de Mafra describió sus efectos: “que con la viscosidad de las malas comidas se les hincharon las encías tanto que les impedía el comer, y se morían, lo cual visto por la gente tenían cuidado de con orines y con agua de la mar lavárselas y tenerlas limpias, lo cual fue especial remedio para aquel mal”.<sup>22</sup> Sin embargo, no todos los nautas sufrieron la falta de alimentos, pues los altos mandos y algunos privilegiados contaban con provisiones extras, lo que les permitió, como en el caso de Pigafetta, no encontrarse ningún día enfermo. En el otro extremo, Elcano (y quizás los acusados de rebelarse en San Julián) padecieron hambre y sed terribles, por lo que mejoraron muy lentamente al llegar a las Filipinas por la debilidad y las enfermedades. Entre los decesos de la travesía oceánica destacaron, entre otros, Vasco Gallego, Juan Flamenco, Nicolás Genovés, un indio brasileño y el patagón que habían embarcado a la fuerza.

El descubrimiento del archipiélago de las Marianas, bautizado como islas de los Ladrones debido a la afición de sus naturales por lo ajeno, o de la Velas Latinas por la rapidez y maniobrabilidad de sus barcos, fabricados de palma, fue providencial. La expedición se detuvo en la isla de Guam entre el 6 y el 9 de marzo de 1521. La adquisición de víveres colmó de esperanza a los nautas por la abundancia de pescado y cocos, pero los continuos robos de los nativos, cada vez más insolentes, provocaron situaciones incómodas que se convirtieron en abierto enfrentamiento al robar la chalupa de la nao capitana. Magallanes bajó a tierra con cuarenta hombres armados, recuperando el pequeño barco y orde-

---

21. El navarro Juan Larraga, marino de la Concepción, fue el que descubrió tierra la mañana del 5 de marzo de 1521. La armada llegó a la isla de Guam, si bien los especialistas no se ponen de acuerdo sobre el lugar del desembarco: para unos la bahía de Tumon y para otros, la de Umatac, la mista donde recaló Legazpi en 1565.

22. Ginés de Mafra, “Relación”, en Juan Sebastián de Elcano y otros, *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, 2003, p. 163.

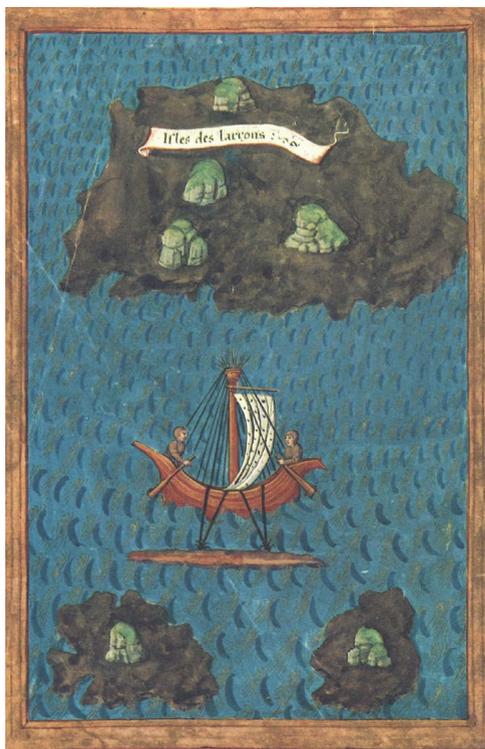


Figura 3. Islas de los Ladrones. Diario de Antonio Pigafetta, Manuscrito de la Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Facsímil, Yale University Press, 1969).

nando, en represalia, incendiar varias casas y matar a siete isleños. Desnudos y de color aceitunado, los marianeses eran excelentes navegantes en unos barcos, las *batangas*, que causaron admiración por su robustez y destreza. Sus mujeres, de buenas proporciones, se dejaban los pelos largos hasta el suelo. Los nativos causaron buena impresión, aunque su rapacidad incontrolada los convirtió en personas molestas y de poco interés para el capitán general al no encontrar oro entre ellos.

### La expedición en Filipinas: el secreto de Magallanes

Reanudado el viaje, los marineros avistaron una semana después, la mañana del 16 de marzo de 1521, el archipiélago de las Filipinas, que Magallanes cristianó de San Lázaro.<sup>23</sup> De esta forma, los expedicionarios se vieron inmersos en una región

de notable tráfico marítimo monopolizada por los comerciantes chinos. Magallanes, que se había comprometido por las capitulaciones con el rey a descubrir “islas e tierras firmes, ricas especierías e otras cosas de que seremos muy servidos”,<sup>24</sup> se desvió de la línea ecuatorial, la que sabía que cortaba las islas

23. Danilo Madrid Gerona, “El desembarco de la expedición de Magallanes en las Filipinas”, en *Congreso Internacional de Historia. “Primus circumdedisti me”*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2018, pp. 207-223.

24. “Real cédula confirmando las capitulaciones hechas con Magallanes y Faleiro. Valladolid, 22 de marzo de 1518”, en *Colección general de documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso, tomo I, 1919, p. 168. Sobre las negociaciones, véase Demetrio Ramos Pérez, “Magallanes en Valladolid: la capitulación”,

Molucas –archipiélago dispuesto en cadena norte-sur a un lado y otro del citado ecuador–, para encontrar otras islas y tierras diferentes. Qué buscaba el portugués al navegar tan al norte de su destino. Según las capitulaciones del viaje, Magallanes tenía la merced real de la quincena parte de lo que se lograra de dos islas, después de que el rey hubiera elegido para la Corona las primeras seis. Con probabilidad, Carlos I se hubiera quedado con las Molucas (Ternate, Tidore, Makian, Bacan, Halmahera), por lo que era necesario descubrir más islas para hacer efectiva esta merced.<sup>25</sup> De ahí su empeño en buscar, dentro de las Filipinas, las ínsulas más ricas por contener minas de oro o por dominar otras cercanas que le proporcionarían hombres, bastimentos y especias para comerciar. Su deambular por el archipiélago, en lugar de poner rumbo directo a las Molucas como le estaba ordenado, refuerza esta tesis, y más cuando al llegar a Cebú y encontrar todo lo que buscaba, se detuvo durante varias jornadas para firmar una alianza con su reyezuelo y convertir a un gran número de nativos al cristianismo.

Por otra parte, el piloto Francisco Albo al llegar a las Filipinas comprobó que la isla de Suluán se hallaba “en longitud de la línea meridiana 189 grados, hasta estas primeras islas del archipiélago de San Lázaro”, de modo que las Molucas se encontraban fuera de la esfera de influencia castellana.<sup>26</sup> Pero para llegar a esta conclusión, la armada debió de navegar por el laberinto filipino, deteniéndose en algunas ínsulas para descansar y buscar aliados. Siargao y Dinagat, al noreste de Mindanao, fueron las primeras islas en ser avistadas, aunque las crónicas del viaje hablan de una isla llamada Suluan –nombre que coincide con la actual Suluan, al sudeste de Sámar–, pero que no se ajusta con el rumbo seguido por las naos desde las Marianas y la posterior derrota en el laberinto filipino. Lo más probable es que las naos magallánicas atravesasen el estrecho de Siargao, entre esta isla y la de Dinagat, para dirigirse a una pequeña isla, deshabitada, que el piloto Francisco Albo llamó de la Gada y Pigafetta de Buenas

---

en A. Teixeira da Mota (ed.), *A viagem de Fernao de Magalhaes e a questao das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigações científicas do ultramar, 1975, pp. 179-241.

25. Según las capitulaciones: “otrosí, por vos fazer más merced, es nuestra voluntad que de las dichas islas que así descubriédes, si pasaren de seis, habiéndose primero escogido para nos las seis, de las otras que restaren podáis vosotros señalar dos dellas de las cuales hayáis y llevéis la quincena parte de todo el provecho e interese de rentas y derechos que nos dellas hubiéremos limpio sacando las costas que se hicieren.” “Real cédula confirmando las capitulaciones ...” tomo I, pp. 167-173: 170.

26. Albo, “Derrotero del viaje de Magallanes”, pp. 67-110: 81 y 83.

Señales (entre Dinagat y Mindanao), donde hicieron aguada, descansaron y recibieron la visita de nativos de otras islas, que les llevaron alimentos y les revelaron la existencia de oro en varias ínsulas cercanas.

A continuación, dirección al oeste, las naos atravesaron numerosas ínsulas, que el piloto genovés bautizó Valle sin Peligro, entre Dinagat y Mindanao, descubriendo Panoan (la Seilani de Albo), que costearon hasta poner rumbo al sudoeste. Entonces avistaron otra más pequeña llamada Mazaua (Limasawa), a donde se dirigió la pequeña flota bajo bandera castellana, anclando el 28 de marzo de 1521.

Magallanes llegó a la conclusión de que se encontraba en un nuevo archipiélago, desconocido hasta entonces por los occidentales, distinto a las Molucas y prometedor por el gran número de islas y de grupos nativos de gran amabilidad. Enrique, su esclavo de Sumatra (la *Andalas* de los viajeros árabes), logró entenderse con los isleños, iniciándose buenas relaciones con el régulo local, Calambú, quien reveló la existencia de tres islas al oeste-sudoeste, “y dicen que hay mucho oro –afirma Albo–, y nos mostraron cómo lo cogían y hallaban pedacicos como garbanzos y como lentejas”.<sup>27</sup> Sin embargo, Magallanes prohibió que se adquiriese oro a cambio de las baratijas que llevaban, incumpliendo de nuevo las instrucciones reales con el argumento de que los nativos no debían saber el gran valor que los visitantes daban al dorado metal.

En Mazaua, los expedicionarios pudieron descansar y el domingo de Pascua celebraron una misa en tierra (quizás la primera en las Filipinas). Tras una semana, el propio Calambú hizo de piloto para conducirlos a la isla de Cebú, donde Humabón, su régulo, impresionado por la supremacía de las armas, se avino a una alianza con el rey de España y proporcionó a los nautas los bastimentos que necesitaban. Además, al llegar a este lugar, Magallanes experimentó un gran cambio de personalidad<sup>28</sup>, comportándose como un fervoroso misionero: “El capitán les explicó entonces que Dios hizo el cielo, la tierra, el mar y todas las demás cosas [...] Y que todos descendíamos de Adán y Eva, nuestros primeros padres, y que teníamos un alma inmortal, así como muchas cosas concernientes a la fe”.<sup>29</sup>

---

27. Albo, “Derrotero del viaje de Magallanes”, p. 81.

28. Juan Gil, *Mitos y utopías del descubrimiento. II. El Pacífico*, Madrid, Alianza Editorial, 1988, pp. 17-20.

29. Pigafetta, *El primer viaje ...*, pp. 139-140.

Según Pigafetta, los nativos suplicaron a Magallanes que les dejase a uno o dos hombres para que los fuese instruyendo en la nueva religión, aunque el lusitano les respondió que primero se bautizasen con el capellán que lo acompañaba, don Pedro de Valderrama, y en la siguiente visita les traería más sacerdotes y frailes. Unos días después, tras levantar una gran cruz en mitad de la plaza, Magallanes, vestido de blanco para demostrar su sincera amistad, invitó a los isleños a bautizarse, a quemar sus ídolos y a adorar todos los días la cruz con las manos juntas. Después, el capitán portugués llevó de la mano al régulo cebuano hasta una tribuna, donde fue cristianado con el nombre de Carlos, como el emperador, siguiéndole el príncipe, al que pusieron Fernando, y el cacique de Mazaua, cristianado como Juan, y así hasta quinientos isleños, según la cuenta del cronista italiano,<sup>30</sup> que calculó el total de los bautizados entre hombres y mujeres en ochocientas almas, concluyendo Pigafetta que: “Antes de que transcurrieran ocho días bautizamos a todos los habitantes de esta isla y algunos de las otras”.<sup>31</sup>

A causa de ello, Magallanes se vio envuelto en ciertas disputas locales que le llevaron a la muerte. Los jefes principales de otras islas enviaron obsequios al capitán general en señal de sumisión, pero el de la vecina isla de Mactán, llamado Silapulapu, se negó, por lo que Magallanes decidió atacarlo, pero prohibiendo la ayuda de los guerreros cebuanos para demostrar la superioridad de las armas que portaban y el apoyo celestial. Táctica errónea que tuvo consecuencias dramáticas. El 27 de abril de 1521, cuando luchaba a bordo de dos bateles y en compañía de otros setenta de sus hombres, cayó muerto en la playa junto a varios de ellos, siendo retirado su cuerpo por los nativos sin que se supiera más de él.

El primero de mayo, el propio rey de Cebú hizo asesinar a traición a otros veintidós expedicionarios a los que había invitado a comer, entre ellos al astrólogo Andrés de San Martín y a los dos comandantes elegidos para proseguir el viaje: Duarte Barbosa y Juan Serrano. El piloto João Lope Carvalho y su alga-

---

30. Por la tarde se bautizaron con gran solemnidad la reina, que recibió el nombre de Juana, y otras cuarenta damas. Pigafetta, *El primer viaje ...*, p. 148. La reina quedó enamorada de un Niño Jesús que recibió como regalo para que lo colocara en lugar de sus ídolos. Años después, Legazpi lo encontró en una choza, recibiendo culto desde entonces como el Santo Niño de Cebú. Véase, Paulina Machuca y Thomas Calvo, “El Santo Niño de Cebú entre costa y costa: de Filipinas a Nueva España (1565-1787)”, en *Lusitania Sacra*, vol. 25 (janeiro-junho, 2012), pp. 53-72.

31. Pigafetta, *El primer viaje ...*, p. 149.

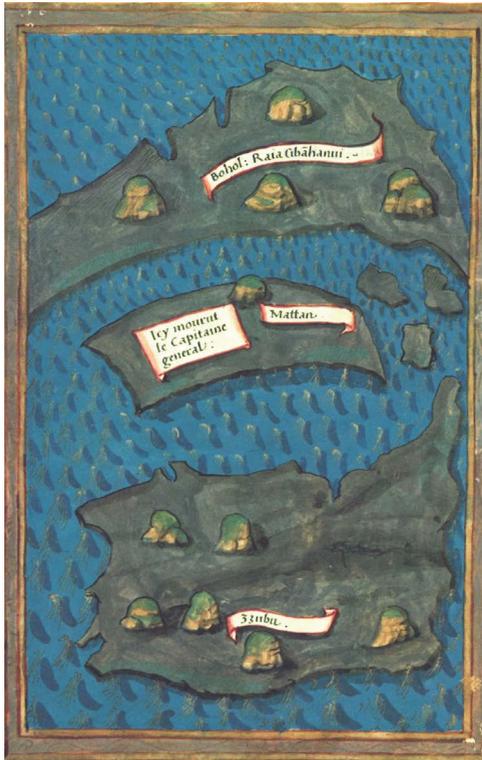


Figura 4. Isla de Mactán. Diario de Antonio Pigafetta, Manuscrito de la Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Facsímil, Yale University Press, 1969).

cil regresaron a los barcos al sospechar algún engaño. Y efectivamente, pronto se escucharon gritos y lamentos. Los nautas levaron anclas a toda prisa y se hicieron a la mar, disparando las bombardas en dirección al poblado. En la costa vieron a Juan Serrano, herido y con ligaduras, suplicando entregar algunas mercancías para su liberación, “pero su compadre Juan Carvalho y algunos otros, que querían tener el mando de las naves, no quisieron enviar una barca desde tierra”.<sup>32</sup>

## De Filipinas a las Molucas: ocho meses por el rompecabezas asiático

Los supervivientes, atemorizados, comenzaron una nueva odisea por islas y mares desconocidos, poniendo rumbo al suroeste, aunque con dos barcos solamente: la Trinidad, capitaneada por el piloto João Lopes Car-

valho, y la Victoria, por el alguacil, poco versado en cosas de mar, Gonzalo Gómez de Espinosa, ya que la falta de marineros obligó a quemar la Concepción en algún punto de la isla de Bohol, posiblemente en la cercana isla de Panglao.<sup>33</sup>

La siguiente escala de la expedición fue la isla de Mindanao, donde consiguieron bastimentos en el puerto norteño de Butuán, desde donde siguieron su

32. Pigafetta, *El primer viaje ...*, p. 192.

33. Jorge Semedo de Matos: “Os navios de Magalhaes nas Rotas do Extremo Oriente: das Ilhas Marianas até Timor” en Paulo Roberto Pereira (org.), *Anais do Seminário Internacional em comemoração ao 5º centenário da primeira volta ao mundo: a estadia da frota no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação de Marinha, 2021, pp. 318-349.

costa occidental, pero al no encontrar suficientes provisiones, las naos largaron velas rumbo al oesnoroeste, atravesando el Mar de Joló hasta anclar en la isla de Poluan (Palawan), lo que demuestra el estado de desánimo y la falta de objetivos comunes de los expedicionarios. Allí encontraron alimentos, especialmente arroz y ganado, y descansaron antes de atravesar el estrecho de Balabac y descender por el litoral occidental de Borneo hasta anclar en la fastuosa ciudad de Brunei (Madura) el 8 de julio de 1521, capital de un sultanato fundado en el siglo XIV (imperio bruneano) que controló, además del norte de Borneo, el archipiélago de Joló y otras islas cercanas.

Pigafetta, siempre dispuesto a narrar las maravillas de Oriente, encontró en la bulliciosa ciudad una ocasión única para dar rienda suelta a su curiosidad y contar la magnificencia de los edificios, palacios, mezquitas y fortificaciones, así como el minucioso protocolo del sultán Siripada. Los elegidos para entregar los regalos de Carlos I fueron llevados a palacio a lomos de elefantes, describiendo, el cronista italiano, las distintas partes de la sala principal donde se encontraba Siripada, quien declaró convertirse en amigo del rey de España y regaló a cada uno de los mensajeros brocados y telas de oro y seda. “Todos los hombres del palacio –escribió Pigafetta– cubrían sus vergüenzas con telas de oro o de seda y oro; llevaban puñales con la empuñadura de oro con adornos de perlas y piedras preciosas y muchos anillos en las manos”.<sup>34</sup>

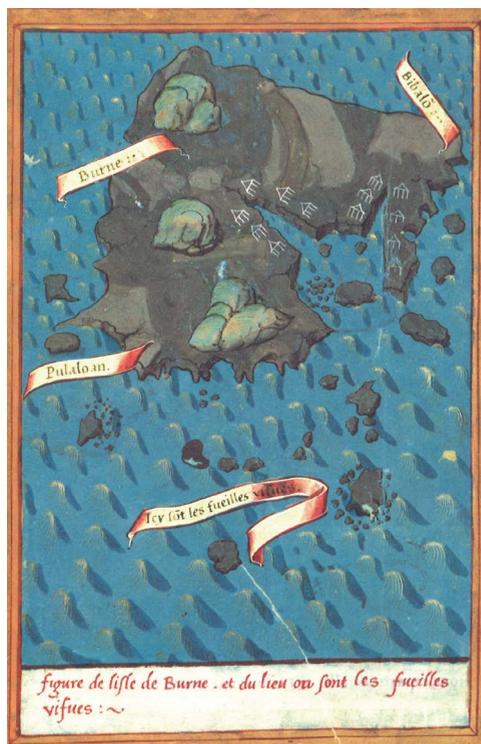


Figura 5. Isla de Brunei. Diario de Antonio Pigafetta, Manuscrito de la Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Facsimil, Yale University Press, 1969).

34. Pigafetta, *El primer viaje ...*, p. 178.

También anotó en su crónica la fábrica de porcelana con una tierra muy blanca que enterraban cincuenta años antes de trabajarla, la utilización del mercurio para purgarse, la existencia de un pez con cara de cerdo y de unas hojas que, al caer, estaban vivas y andaban, más otras maravillas que sus compañeros de viaje se dedicaron a desmentir, como la existencia de dos perlas gruesas como huevos de gallinas y de una perfecta redondez, que llamó la atención del cronista Fernández de Oviedo, quien escribió: “pero es falso, y yo quise con diligencia informarme de esto, y lo pregunté a Joan Sebastián del Cano e a Fernando de Bustamante; e me dijeron que era burla y que nunca tal corona, ni perlas, vieron”.<sup>35</sup>

Este universo de comercio y lujo estaba bien defendido por grandes murallas y numerosa artillería, que impresionó a los expedicionarios. Tres de ellos quedaron en la ciudad: Mateo de Corfú y Juan Griego, que desertaron el 15 de julio, y el vasco Domingo de Barruti, el 21 siguiente. Finalmente, el 29 de julio, al verse rodeados los barcos hispanos de numerosas piraguas y seis juncos de guerra, el capitán João Lopes Carvalho ordenó la partida de la Victoria y la Trinidad con gran celeridad, mientras los hombres disparaban sus lombardas. Dos personas fueron dejadas en tierra: Gonzalo Hernández y el hijo mestizo del capitán lusitano, nacido en Río de Janeiro. A cambio, se retuvieron dieciséis hombres principales para llevarlos a España y tres mujeres para la reina, si bien después se las quedó el citado Carvalho.

El capitán luso mandó poner rumbo al noroeste, recalando en la isla de Balam-bangan, situada en el extremo norte de Borneo, para carenar las naos. En esta isla permanecieron durante cuarenta y dos días, durante los cuales se abrió un proceso a Carvalho, debido a sus negocios turbios y al incumplimiento de las directrices reales, que concluyó con su destitución. Como consecuencia, la Trinidad quedó al mando de Gómez de Espinosa, siendo relevado en la Victoria por Juan Sebastián Elcano. Ambos capitanes, formaron un triunvirato para dirigir la expedición junto al maestro Juan Bautista de Punzorol (pues Gómez de Espinosa no tenía conocimientos náuticos), siendo aconsejados por el escribano y contador sevillano Martín Méndez. No obstante, el prestigio ganado por el marino de Guetaria entre sus compañeros convirtió a Elcano, en la práctica, en el nuevo capitán general.

Puestos en ruta, tras hacer aguada y embarcar las provisiones que pudieron reunir, los nuevos capitanes ordenaron soltar trapo y poner rumbo al Maluco,

---

35. Citado por Manuel Lucena, *Juan Sebastián Elcano*. Madrid: Ariel, 2003, p. 149.

principal objetivo de la armada organizada por Carlos V. Los dos barcos navegaron hacia el sureste hasta avistar la costa meridional de Mindanao, desde donde navegaron al sureste hasta divisar el anhelado archipiélago. En el camino, la Trinidad y la Victoria sufrieron un gran temporal (sus tripulaciones vieron con devoción a san Telmo en el palo mayor, a san Nicolás en el de mesana y a santa Clara en el trinquete), y se enfrentaron a un gran junco, haciendo varios prisioneros, uno de los cuales los llevó a las Molucas tras superar vientos contrarios. Finalmente, el 8 de noviembre de 1521, ocho meses después de la muerte de Magallanes, los expedicionarios anclaron en la isla de Tidore. El historiador Fernand Braudel señaló que los europeos descubrieron el mundo a hombres de los nativos; pues bien, en este caso, fue un piloto de la isla de Candighar quien los asesoró en la travesía.

El sultán Almanzor o El Manzor, máxima autoridad de Tidore, los recibió cordialmente, expresando su deseo de convertirse en vasallo de Carlos I, e incluso cambiar el nombre de su isla por el de Castilla. Otros reyezuelos cercanos fueron a conocer y dar pleitesía a los visitantes, realizándose, en algunos casos, la ceremonia en los barcos castellanos por no poder desembarcar en la citada isla, ya que varios de ellos eran enemigos de Almanzor. Uno de los más proclives a los forasteros fue el régulo de Batjan, que concertó una alianza con el rey de España. Pero el principal objetivo de las tripulaciones durante los cuarenta días que permanecieron en las islas moluqueñas fueron las diferentes especias que se producían en Tarenate (Ternate), Tadore (Tidore), Mutir (Moti), Machián (Makian) y Bachián (Batjan). Por ello, después



**Figura 6. Archipiélago de las Molucas. Diario de Antonio Pigafetta, Manuscrito de la Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Facsimil, Yale University Press, 1969).**

de la ceremonia de bienvenida y del intercambio de regalos, se construyó un almacén en tierra para facilitar las transacciones de especias por mercancías europeas. El clavo, de gran abundancia, fue la principal adquisición de los capitanes y marineros, que tenían autorizado embarcar diversas cantidades según su oficio y categoría. Varios tripulantes quedaron “de asiento” en la isla como demostración de la toma de posesión hispana a la espera de refuerzos para levantar una factoría.

Los trabajos de los expedicionarios se aceleraron al enterarse por el portugués Pedro Alfonso de Lorosa, que vivía en Ternate, de la próxima llegada de una expedición lusitana para capturarlos, por lo que tuvieron que apresurar la partida, no sin antes llenar las naos, además de especias, de alimentos (cocos, plátanos, cabras, gallinas, etc.) y agua para el viaje de regreso. El 18 de diciembre recibieron la visita de varios jefes nativos y de cientos de canoas que quisieron acompañar las naos hasta el islote de Mare, donde se estaba cortando leña para abastecerlas. Los embarcados se despidieron de cuatro compañeros (el escribano Juan Campos, Juan de Molino, Diego Arias y Alonso de Cota), que quedaron en tierra, aunque pronto fueron acompañados de otros expedicionarios, pues la Trinidad descubrió al salir del puerto que navegaba con dificultad, por lo que ambos capitanes decidieron regresar a puerto, donde los expertos aconsejaron una intervención a fondo del citado barco antes de continuar el viaje.<sup>36</sup> Entonces, por miedo a los portugueses, Gómez de Espinosa y Elcano decidieron que la Victoria partiese para España aprovechando los vientos de levante, siguiendo el camino de los portugueses, esto es, rodeando África, a pesar del riesgo de encontrarse con barcos lusitanos y la prohibición expresa del monarca hispano.

Finalmente, el 21 de diciembre, los hombres de la Victoria iniciaron el regreso a España acompañados de dos prácticos moluqueños para que los guiaran durante una parte del itinerario. El capitán, Juan Sebastián Elcano, tras vaciar una parte de la bodega por temor a naufragar por exceso de carga, mandó levar anclas, dirigiendo una dotación formada por cuarenta y siete europeos y trece indios. En Ternate quedaron Gonzalo Gómez de Espinosa, capitán de la Trinidad, João Lopes de Carvalho y cincuenta y tres oficiales y marinos.<sup>37</sup>

36. Rui Manuel Loureiro, “El malogrado viaje de la Trinidad y la expedición al Maluco de Antonio de Brito”, en *La primera vuelta al mundo. Edición conmemorativa del V Centenario del viaje de Magallanes y Elcano, 1519-2019*. Madrid: Taberna Libraria, 2019, pp. 97-111.

37. Sobre la presencia hispana en estas islas, véase Javier Serrano Avilés y Jorge Mojarro (eds.), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Aecid-Desperta Ferro, 2020.

## La circunnavegación de la Tierra

La nao *Victoria* puso rumbo al sur, costeando las islas de Moti y Makian, para luego cambiar al SO  $\frac{1}{4}$  O, navegando por el mar de Molucas hasta avistar el grupo insular de Sula, desembarcando quizás en la costa septentrional de Mangoli. De nuevo en ruta, la *Victoria* se dirigió al sureste para atravesar el estrecho que separa las islas de Buru y Seram (Molucas meridionales) y salir al Mar de Banda, donde Elcano ordenó el rumbo al suroeste, si bien un temporal obligó a la nao a buscar refugio en la isla de Alor (Malua), al norte de Timor, el 8 de enero de 1522. Los expedicionarios permanecieron en este lugar hasta el 25 siguiente; diecisiete días que aprovecharon los nautas para reparar la nave, hacer aguada y embarcar alimentos frescos. A continuación, la *Victoria* rodeó el oriente de la isla y se dirigió al sur-suroeste hasta avistar la alargada isla de Timor, cuyo litoral norte siguieron rumbo a poniente hasta adentrarse en el océano Índico a principios de febrero, navegando por una latitud meridional para no encontrar barcos portugueses. Antes de alejarse de la isla, la noche del 5 de febrero de 1522, dos hombres desertaron y se dirigieron a Timor a nado: Martín de Ayamonte y Bartolomé de Saldaña.

La *Victoria* atravesó el océano Índico en poco más de dos meses, del 6 de marzo al 9 de mayo de 1522.<sup>38</sup> El 18 de marzo, Elcano y sus compañeros avistaron la única isla oceánica hasta llegar a la costa africana: la escarpada Ámsterdam, deshabitada y sin arboleda. A partir de este punto, Elcano decidió descender de latitud, pero los temporales, la falta de alimentos frescos y el intenso frío hicieron mella en la tripulación, obligando al capitán vasco a poner rumbo al noroeste para buscar ayuda en la costa oriental africana, que fue avistada el 9 de mayo por los 33° S, frente a la desembocadura del Río do Infante (Great Fish), entre East London y Port Elizabeth.

A continuación, los nautas se dirigieron al extremo sur africano para conseguir superar el cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza. La *Victoria* logró alcanzar el océano Atlántico el 18 de mayo de 1522, siguiendo rumbos del norte y noroeste para ascender el litoral africano impulsada por la corriente fría de Benguela y posteriormente por los vientos alisios. Antes de terminar el mes de mayo murieron trece miembros de la tripulación y ocho indios por el calor.

---

38. Sobre la derrota del océano Índico y la superación del cabo de Buena Esperanza, véase José Luis Comellas, *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Rialp, 2012, pp. 156-173.

La equinoccial fue atravesada entre el 7 y el 8 de junio, consiguiendo navegar, a finales del citado mes, por las proximidades del archipiélago de las Bijagós (frente a Guinea-Bissau). La situación límite en la que se encontraba la tripulación a finales de junio obligó a Elcano a hacer escala en la isla portuguesa de Santiago, del grupo de las Cabo Verde, que fue avistada el 9 de julio de 1522.

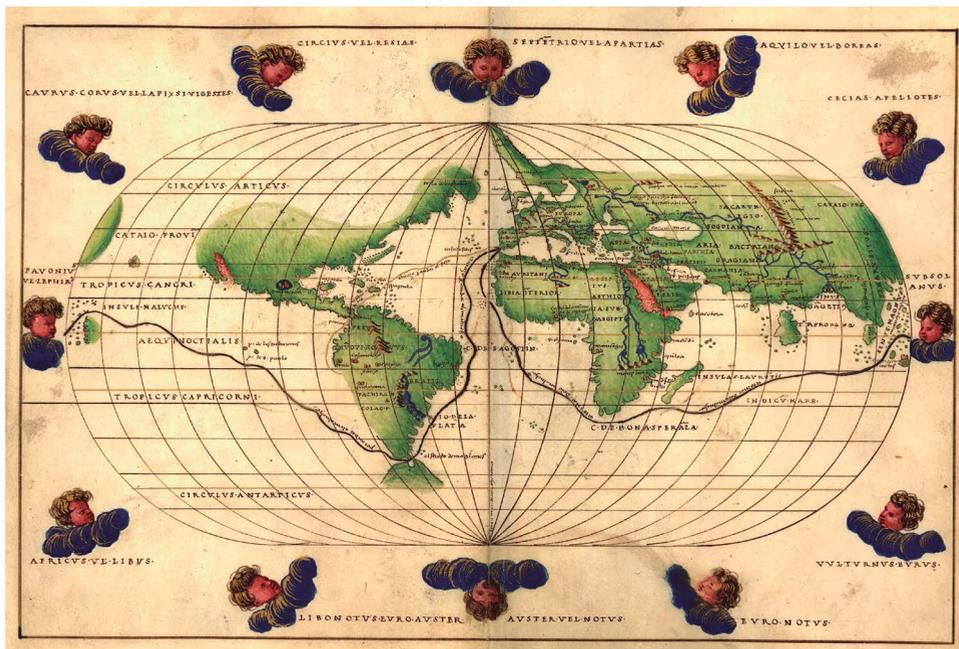


Figura 7. Mapamundi de Battista Agnese de 1544, primer trazado de la vuelta al mundo. Library of Congress, Washigton D.C. (Dominio público).

La Victoria se acercó con precaución al establecimiento luso de la citada isla. Los hombres que bajaron a tierra explicaron a los oficiales portugueses que se habían perdido cuando volvían del continente americano a causa de una tormenta que les había roto el palo del trinquete. Esta argucia permitió conseguir, por dos ocasiones, agua y provisiones a cambio de las baratijas que quedaban a bordo, pero al tercer intento no regresaron los que fueron a comerciar, ya que quisieron intercambiar vituallas y esclavos por especias, cuyo origen solo podía ser asiático. Los lusitanos descubrieron el engaño y detuvieron a los marineros

que estaban en tierra. Sin tardanza, Elcano ordenó partir a toda vela, dejando en la isla de Santiago a doce hombres: el secretario Martín Méndez, el despensero Pedro de Tolosa, el carpintero Richard de Normandía, el artillero Roldán de Argote, el alguacil Simón de Burgos, los supernumerarios Maestre Pedro y Juan Martín, el grumete Vasquito y los marineros Felipe de Rodas, Gómez Hernández, Bocacio Alonso y Pedro de Chindurza.

La proximidad de España animó a la tripulación a seguir el viaje a pesar de las penosas condiciones en las que se encontraban. A mediados de agosto, la Victoria navegaba entre las dos islas más occidentales de las Azores: Fayal y Flores, evitando ser vista por los portugueses. Por fin, el 4 de septiembre de 1522, los cansados y enfermos marineros divisaron el cabo San Vicente y el día 6 fondearon en el puerto de Sanlúcar. El mismo día, Juan Sebastián Elcano escribió una emotiva carta a Carlos V dando las primicias de su periplo, al mismo tiempo que notificaba a la Casa de la Contratación su arribo para que lo socorrieran. El capitán alquiló los servicios de un barco con el que logró remontar el Guadalquivir, anclando la Victoria en el puerto de las Muelas el 8 de septiembre de 1522 por la tarde, tras recorrer 46.270 millas marinas. Dieciocho hombres culminaron el periplo: el capitán Elcano, los contra maestres Francisco Albo, Miguel de Rodas y Juan de Acurio, el sobresaliente Antonio Pigafetta, el barbero Hernando de Bustamante, el lombardero Hans de Aquisgrán, los grumetes Juan de Arratia, Juan de Santander y Vasco Gómez, el paje Juan de Zubileta y los marineros Diego Gallego, Martín de Iudicibus, Nicolás de Nápoles, Miguel Sánchez, Antonio Hernández Colmenero, Juan Rodríguez, Francisco Rodríguez y Diego Carmona. Con ellos llegaron al menos tres nativos, conocidos como Juan Cermeño, Francisco y Manuel.<sup>39</sup>

Por primera vez en la historia de la humanidad, una nave había logrado circunnavegar la Tierra, demostrando que todos los océanos y mares, a excepción de unos cuantos interiores, más parecidos a grandes lagos, estaban comunicados. En su travesía, los nautas habían ganado un día por su navegación siempre al oeste, lo que descubrieron en la isla de Santiago (Cabo Verde). Algunos marinos de la Victoria preguntaron qué día era, respondiendo los portugueses que era jueves, cuando para Pigafetta y sus compañeros era miércoles. Con

---

39. Consuelo Varela: “Los supervivientes del viaje de Magallanes y Elcano”, en *La primera vuelta al mundo. Edición conmemorativa del V Centenario del viaje de Magallanes y Elcano, 1519-2019*, Madrid, Taberna Librería, 2019, pp. 135-143.

posterioridad, los marinos hicieron cábalas de cuándo se habían equivocado, principalmente el cronista italiano, que siempre había estado con buena salud. Francisco de Albo, que también recoge la anécdota en su derrotero –el día 9 de julio de 1522– simplemente pensó que se habían equivocado en un día. “Luego se nos explicó –añade Pigafetta– que no habíamos cometido ningún error: habiendo navegado siempre hacia occidente hasta llegar al punto de partida, siguiendo el curso del sol, habíamos tenido una ventaja de veinticuatro horas”<sup>40</sup>.

A pesar de las numerosas defunciones, la expedición al Maluco tuvo un gran éxito geográfico –por sus numerosos descubrimientos terrestres, marítimos y astronómicos–, económico –pues las especias que trajeron en sus bodegas fueron suficientes para pagar el total de la armada– y político, ya que España reclamó las Molucas como propias ante el reino de Portugal, e inició una febril actividad para colonizar el lejano archipiélago y comercializar sus riquezas, todo lo cual sería organizado por una Casa de las Especias que se mandó levantar en La Coruña. La empresa naval, primero capitaneada por Magallanes y después por Elcano, puso las bases de la primera globalización, al mismo tiempo que demostró la unidad del género humano.

---

40. Pigafetta, *El primer viaje*, p. 251.