

# Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América

**Tomo II.** Jornadas IV, V y VI  
2008, 2009 y 2010  
“Casa Martín Alonso Pinzón”  
Palos de La Frontera

Excmo. Ayuntamiento de Palos de la Frontera  
UNIA\_Sede Santa María de La Rábida



# Juan Rodríguez Mafra y los marinos onubenses en la primera vuelta al mundo

**Ignacio Fernández Vial**

Ingeniero Técnico Naval. Fundación Nao Victoria.

Estas son las noticias que nos han llegado de nuestro personaje; unas de ellas a través de crónicas de expediciones marítimas, otras por declaraciones suyas en los *Pleitos Colombinos*, y las más, por documentos de la Casa de la Contratación de Sevilla y por cédulas emitidas por la Corte.

Sabemos que Juan Rodríguez Mafra nace el año 1469 en el seno del pueblo que mayor tradición marinera tenía, en la Andalucía marítima y en buena parte del litoral español, en la época que estamos tratando, Palos de la Frontera. Se dedica desde muy joven a la mar, al igual que la mayoría de sus vecinos varones, ya que Palos no tenía otro medio de subsistencia: *“Esta villa, aunque es puerto de mar, no tiene término en que labrar...El principal trato e cabdal que en la dicha villa ay es andar por la mar”*<sup>1</sup>.

Para mejor conocer su trayectoria como piloto en las grandes expediciones de descubrimiento transoceánico, vamos a ver cuál y cómo fue su participación en los distintos viajes transoceánicos de los que formó parte de sus tripulaciones, e incluso en aquél que algunos historiadores consideran que embarcó.

### **Primer viaje de Colón**

Son muchos los estudiosos que han opinado que Mafra fue uno de los tripulantes que acompañó al Almirante descubridor en su primer viaje a las Indias, pero por declaraciones suyas en los *Pleitos Colombinos* sabemos que Mafra no fue con Colón en su primer viaje a América, y que a pesar de que los hermanos Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón le pidieron que les acompañara, él declinó la invitación. Y sabemos que fue así porque cuando el escribano real Antonio de Carvajal, *“presentó por testigo a Juan Rodríguez de Mafra, vesyno de Palos piloto de sus altezas.... del qual fue recibido juramento... en forma de derecho con la solemnidad que se requiere e prometió de decir verdad”*<sup>2</sup>. Mafra declara lo siguiente:

---

<sup>1</sup> Rumeu de Armas, Antonio, *España en el África Atlántica II*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1957, p. 461.

<sup>2</sup> *Pleitos Colombinos*, “Probanza del Almirante de las Indias en San Salvador de Cuba el 16 de febrero de 1515”, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1964, Tomo II, p.79.

*“Que se halló en Palos cuando el dicho Almirante armó... y este testigo no quiso el dicho primer viaje venir con el dicho almirante porque lo tenía por cosa vana e pensara que no avían de topar con tierra y sabía quel rey de Portugal avia armado una o dos veces e se volvieron syn hallar tierra<sup>3</sup>.*

Con estas declaraciones Mafra nos pude ayudar a resolver muchas dudas acerca del por qué Colon supo elegir la ruta adecuada para regresar del Nuevo Mundo: él sabía que su paisano Pedro Vázquez de la Frontera había hallado para el rey de Portugal la más occidental de las islas que conforman el archipiélago de las Azores, la de Flores, allá por el año 1474, y que este personaje al regresar a su villa natal comentó con sus conciudadanos que ningún barco portugués había encontrado tierra alguna más a poniente de las por él halladas, pero que sin embargo los vientos le serían favorables a toda aquella carabela que regresara de las Azores a la Península Ibérica.

## **Segundo viaje de Colón, 1493**

Confirma que sí navega en la segunda armada gobernada por el Almirante, al responder al escribano cuando éste le pregunta si sabía que Colon había descubierto la Indias, a lo que respondió que efectivamente había sido así, entre otras razones:

*“porque este testigo vino luego el segundo viaje con el dicho almirante<sup>4</sup>.*

Una vez al otro lado del Atlántico, Mafra quedó en la Española cuando Colón en abril de 1494 fue a descubrir Cuba y Jamaica.

## **Tercer viaje de Colón, (1498-1500)**

Cuando le piden que diga si puede confirmar a Colón como descubridor de Tierra Firme, contesta:

---

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> *Ibid.*

*“que lo sabe por que este testigo ha visto aquella tierra e le ayudó a descubrir”<sup>5</sup>.*

A otra pregunta responde que:

*“vino en compañía del dicho almirante e con él quando descubrió a Paria donde se hallan las perlas”<sup>6</sup>.*

Luego queda claro que también acompaña a Colón en su expedición por las primeras tierras continentales que ven los europeos.

### **Con Juan Bermúdez**

En 1505, navega como piloto de la carabela Santa Cruz, una de las cinco carabelas que formaban la armadilla que bajo el mando de Juan Bermúdez descubre las islas Bermudas. Es significativo el hecho de que los mandos de estas cinco naves fueran todos onubenses: Juan Bermúdez, Juan Rodríguez Mafra, Diego Cansino y Bartolomé Colín eran palermos, Alonso Rodríguez cartayero. Esto indica hasta qué punto los hombres de mar nacidos en el solar onubense protagonizaron buena parte de las grandes expediciones marítimas que partieron a descubrir tierras allende el Atlántico. De nuevo, esta vez fue en el año 1513, lo vemos cruzar el océano en calidad de piloto acompañando a Juan Bermúdez, quien había adquirido en Portugal dos carabelas para llevar a La Española pasajeros y ropa.

### **El caso del espía portugués**

En 1510 Mafra se mete en un buen lío: Cuando al rey D. Manuel de Portugal le van llegando noticias de los descubrimientos de sus vecinos los españoles en el Nuevo Mundo: los de Colón, los de Alonso de Ojeda, Pero Alonso Niño, Vicente Yáñez Pinzón, Diego de Lepe, Rodrigo de Bastidas, Alonso Álvarez de Mendoza, Juan Bermúdez y por último Diego de Nicuesa, ordena en secreto que se desplace a Sevilla a su súbdito Alonso Álvarez, con la delicada misión de sobornar a algunos de los pilotos prácticos en la Carrera de las Indias y de manera especial a Mafra, para que les informe cuáles han sido las rutas seguidas por estos marinos

---

5 *Ibid.*

6 *Ibid.*

españoles para alcanzar tantas tierras incógnitas, qué riquezas encerraban estas nuevas posesiones castellanas, sus bondades e inconvenientes, y por último si algunos de estos lugares están dentro de las tierras adjudicadas a Portugal por el Tratado de Tordesillas rubricado conjuntamente por los dos reinos ibéricos, pero aún más, pretendía que nuestro piloto saliera a navegar en una carabela lusa para enseñar a sus pilotos los rumbos a seguir.

Informados por lo que hoy día llamaríamos la “inteligencia” española, los oficiales de la Casa de la Contratación, consiguen detener al espía portugués. Preso éste, declara:

*“que el había venido de Portugal ha hablar malora por otro nombre, a le rogar que fuese allá a Portugal, porque allá se querían armar para yr a la tierra que descubrió Juan Díaz de Solís....e aún le avya dado e empezado a dar de señal, en dos veces, veynte ducados, para que fuese con él a Portugal; e que después de asentado e dado la señal, viendo el dicho Juan Barbero que hera en nuesytro deservicio e que no lo podía hacer por ser nuestro súbdito e vasallo, se le escondió e no quiso yr con él”<sup>7</sup>.*

Difícil situación para nuestro piloto, pues estaba siendo acusado de colaborar con los portugueses en un plan que de alcanzar éxito, podía arruinar la muy brillante labor que estaban desarrollando los marinos españoles y entre ellos de manera destacada los andaluces. Lógicamente la Casa de La Contratación informa de este incidente al Rey Católico. Este manda detener a Mafra el 3 de noviembre de 1510, para que aclarara cuál había sido su comportamiento en este suceso y si había colaborado con el espía portugués, *“y aveys luego con mucha diligencia procurar de prender a Juan Ruíz de Mafra, y sea trayéndole con mañas para que venga a decir su dicho... yo el re”<sup>8</sup>.*

En esa misma fecha, pero esta vez firmado por Lope Conchillos, obispo de Palencia, los oficiales de la Casa de la Contratación reciben una carta conminándoles a que *“con mucho cuydado procureys de aver a aquel Juan Ruyz de Mafra, porque parece ser en este negocio mas culpado”<sup>9</sup>.*

---

<sup>7</sup> Archivo General de Indias (en adelante AGI). Indiferente General 418, folio 147v.

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> AGI. Contratación 5089, L. 1, folio 58 v.

No sabemos cuando fue apresado, ni en qué condiciones. Lo que sí está claro que una vez llevado a presencia de los oficiales de la Casa, con sus declaraciones debió de demostrar que él no se había prestado en ningún momento a colaborar en semejante maniobra. Si no hubiera sido así, no se entendería como poco tiempo más tarde, fue nombrado Piloto de Su Alteza.

Nos dice de él D. Juan Manzano Manzano:

*“Mafra era, pues, un piloto famoso, distinguido en los círculos marineros del sur peninsular y conocedor, como pocos lo eran en aquel tiempo, de las nuevas rutas oceánicas por sus continuos viajes al Nuevo Mundo y por el asiduo trato que mantuvo en esos mismos años con toda clase de hombres de mar (armadores, capitanes, pilotos, maestros”<sup>10</sup>.*

## Es nombrado Piloto Mayor

Cuando fallecen Américo Vespucio y Juan de la Cosa, dos de los cuatro pilotos reales nombrados en Burgos el 22 de marzo de 1512, quedando únicamente ejerciendo su alto oficio Juan Díaz de Solís y Alonso Yáñez Pinzón, la Corte decide nombrar a tres pilotos para que cubran estas bajas y puedan dar respuesta a la cada día mayor demanda de estas autoridades en materias de navegación. Entre estos nuevos titulares está Mafra, que recibe el título en Cédula firmada por Fernando el Católico el 23 de mayo de 1512, asignándole un sueldo anual de 20.000 maravedís<sup>11</sup>. De los cinco pilotos mayores, que conforman la nómina de estos altos cargos vemos que tres de ellos son palermos: Mafra, Yáñez Pinzón y Pedro de Ledesma. Esto nos vuelve a dar una idea de la alta consideración de la que gozaban los hombres de mar onubenses, tanto en la Corte española como entre los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla.

El rey se dirige a los oficiales de la Casa de la Contratación para prevenirles que ha nombrado a Mafra piloto real:

*“Nuestros oficiales de la Casa de la Contratación de las*

---

<sup>10</sup> Manzano Manzano, Juan, *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1988, Tomo II., pp. 532-533.

<sup>11</sup> AGI. *Contratación 5784*, Libro I, folios 12 vº-13.

*Indias, que residís en la ciudad de Sevilla. Sabed que mi merced e voluntad es de tomar y recibir por nuestro piloto a Juan Rodríguez Mafra, vecino de la villa de Palos, y que nos sirva, así por mar como por tierra, y que haya y tenga de Nos de ración y quitación en cada un año, asentados en los libros de esa dicha Casa veinte mill maravedís, con tanto que esté continuamente aparejado para Nos servir así por mar como por tierra y cuando le fuere mandado. Fecha en Burgos á veinte y tres del mes de Mayo de quinientos doce años<sup>12</sup>.*

### **En la Armada de Magallanes (1519)**

Nos vamos a centrar a partir de estas líneas en las acciones de Mafra en la armada de Magallanes, que como podremos ir viendo, demostró en todo momento su bien hacer y su lealtad al mando que le había sido impuesto por la Corona española. Hablaremos muy someramente de las ventajas económicas que le reporta su participación en tan arriesgada expedición.

Mafra ya era Piloto Mayor de la Casa de la Contratación cuando se comienzan a enrolar los mandos de las cinco naves que lleva bajo su mando Fernando de Magallanes, y él es uno de los elegidos para pilotar una de las naos. Como compensación se le incrementa la paga, y además se le concede privilegio de poder beneficiarse económicamente de otras fuentes de ingreso, al igual que el resto de los componentes de la armada.

Por Real Cédula expedida en Barcelona el 10 de marzo de 1519, se les dice a los oficiales de la Casa:

*“Por parte de Juan Rodríguez Mafra, nuestro piloto, mes es fecha relación que él no tiene asentados de salario más de veinte y cuatro mill maravedís, y porque agora él va a nuestro servicio en la armada que mandamos enviar con Fernando de Magallanes y Rui Falero, nuestros capitanes, me fue suplicado é pedido por merced le mandase acrecentar el dicho salario; por ende, yo vos mando que si el dicho Juan Rodríguez Mafra va á la dicha armada, demás de los dichos 24.000 maravedís que así tiene asentados, le acrecentéis y asentéis otros 6.000 maravedís que serán por todo*

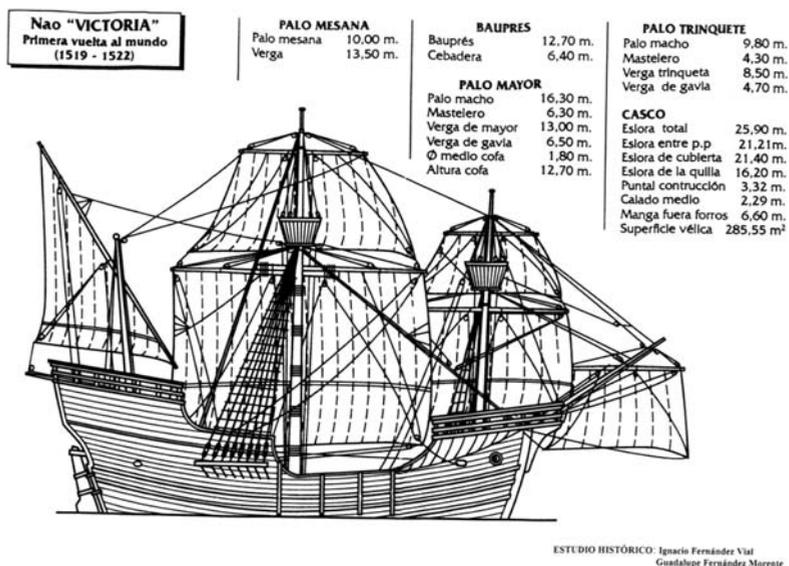
---

<sup>12</sup> AGI. Contratación 5784, Libro 1.

á cumplimiento de 30.000 maravedís en cada un año, los cuales le librad e pagad desde el día que se hiciere a la vela con la dicha armada en adelante... volved este original al dicho Juan Rodríguez Mafra para que lo él tengo<sup>13</sup>.

Sabiendo que son merecedores de más privilegios aquellos hombres que se embarcan en tan arriesgada aventura, el monarca concede una merced a aquellos familiares que quedaran a la espera en España:

*“Por la presente, acatando... que los oficiales que van a Nos servir en la armada... al descubrimiento de la especería, que dejan sus casas, mujeres e hijos por ir, como van en nuestro servicio, mi merced e voluntad es que durante el tiempo que las dichas personas se ocuparen y sirvieren en la armada, sus casas sean exentas de huéspedes, y que no sean sacadas dellas ropas, ni paja, ni cebada, ni leña, ni otra cosa alguna por vía de aposento, aunque yo o la Católica Reina, mi señora, o los ilustrísimos infantes, mis hermanos, o el nuestro Consejo, ó cualquiera de Nos, estuviéremos en las ciudades y villas é lugares donde las tales personas tovieran sus casas<sup>14</sup>.*



<sup>13</sup> AGI. Contratación 5784 e Indiferente General 418, Libro 1, folio 34-35v.

<sup>14</sup> AGI. Contratación 5784, L.4, folio 15v-16.

Como nota curiosa vamos a dar una relación de los beneficios económicos que podrían obtener todos los miembros de la tripulación de la armada de Magallanes en función del cargo que ocuparan a bordo: estos se repartían entre sueldos, quintaladas, cajas y tercios de presa. Por ellos podemos ver que el piloto era, entre los profesionales de la mar, uno de los que más favores económicos recibía. Por otro lado vemos que Mafra al ser destinado a la armada de Magallanes goza de una serie de beneficios crematísticos que mejoran en mucho su sueldo de piloto real, luego de nuevo vemos que la Corona es consciente de la responsabilidad y el riesgo que conlleva la expedición.

*Sueldos mensuales en maravedís:*

|                            |        |
|----------------------------|--------|
| Magallanes.....            | 12.166 |
| Tesorero.....              | 5.000  |
| Contador.....              | 4.166  |
| Capitán.....               | 3.333  |
| Maestre.....               | 3.000  |
| Piloto.....                | 2.500  |
| Cirujano.....              | 2.500  |
| Contramaestre.....         | 2.000  |
| Carpintero y calafate .... | 1.875  |
| Tonelero.....              | 1.500  |
| Clérigo.....               | 1.500  |
| Barbero.....               | 1.500  |
| Marinero.....              | 1.200  |
| Grumete.....               | 800    |
| Paje.....                  | 500    |

*Quintaladas*: se conocía como *quintalada* al 2,5 % del líquido que restaba del importe de las ventas de las mercancías vendidas a la llegada a puerto de las naves, una vez deducido el daño de avería. Para no hacer muy larga esta relación, a partir de ahora vamos a mostrar únicamente los bienes que se les asignaba a aquellos hombres que se dedicaban al oficio del mar. Estas *quintaladas* se repartían en la armada de Magallanes de esta forma:

|                       |    |
|-----------------------|----|
| Magallanes .....      | 80 |
| Capitán.....          | 40 |
| Piloto y Maestre..... | 14 |
| Contra maestre.....   | 10 |
| Marinero.....         | 3  |
| Grumete.....          | 1  |



*La nao Victoria dibujada en el Theatrum Orbis Terrarum de Ortelius.*

*Cajas:* Las *cajas* que en un principio estaban destinadas a ser utilizadas por sus dueños para llevar sus pertenencias personales, al regreso de la expedición se les autorizaban a llenarlas de *especias* para su beneficio personal, pero siempre que la bodega de su barco llevara la bodega repleta de mercancías:

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| Magallanes.....               | 4   |
| Capitán.....                  | 3   |
| Maestre, piloto.              |     |
| Contra maestre, marinero..... | 1   |
| Grumete.....                  | 1/2 |
| Paje.....                     | 1/3 |

*Tercios de presas:* El monarca autoriza a Magallanes a adueñarse, en buena guerra, de todo aquel barco que comerciara por las zonas de demarcación española y no quisiera tomar asiento de paz con las naves castellanas, negándose así a acatar la soberanía de Carlos I. El mótate económico de estas presas se repartía de la siguiente manera: el 20 % para redención de cautivos; del 80 % restante 1/5 para la Corona; del 64 % que resta 1/3 para la Corona, 1/3 para los gastos de la armada, y el último 1/3 para repartir entre los hombres. Este 1/3 se distribuía entre los tripulantes de la siguiente forma:

|                       |     |
|-----------------------|-----|
| Capitán general.....  | 20  |
| Capitán.....          | 8   |
| Piloto y Maestre..... | 4   |
| Marinero.....         | 2   |
| Grumete.....          | 1,5 |
| Paje.....             | 1,5 |

*El incidente de las banderas:* Al llegar a Sevilla las cinco naos adquiridas para conformar la flota de Magallanes, éstas se vararon en el puerto de Sevilla, en la orilla del barrio de Triana, para limpiar fondos y calafatearlas. Habitualmente cuando se llevaba a cabo una operación de este tipo, se izaba en el tope del palo mayor la bandera real y en el cabrestante que se colocaba en tierra para hacer firme en él los aparejos necesarios para escorar la nave y de esta manera poder reparar y calafatear sus fondos, la bandera del capitán del barco.

Al levantar Magallanes sus gallardete, los ociosos que estaban viendo como se desarrollaba la maniobra, siempre atractiva dado lo complicado y espectacular de la misma, confunden su enseña con las armas del vecino reino de Portugal, lo que provoca que la gente comience a murmurar y a exaltarse, ya que además observan, lo que estimula aun más su indignación, que la bandera real no ondea en el mástil mayor, por lo que se extiende el rumor de que el marino portugués antepone el guión del reino vecino al de la España que le acoge y financia su expedición. Ante la agitación popular y temiendo incidentes, el alcalde del teniente del almirante

Sebastián Rosero, ordena a Fernando de Magallanes que quite la saya; éste le aclara que si no ondea al viento la bandera de Carlos I, era debido a que el factor de la Casa de la Contratación aun no se la había enviado, y además le aclara que esa que el pueblo ve no es la del país lusitano, sino aquella que le ha sido asignada por la Casa de la Contratación de Sevilla, por lo que se niega a plegarla. Ante el empeñamiento del alcalde que sigue empeñado en guardar la polémica bandera, interviene el doctor Sancho de Matienzo, tesorero de la Casa, pidiéndole que no insistiese en ello ya que estaba en razón de colocar su gallardete. El alcalde, viendo que su petición no era atendida, acude al teniente del almirante. Este, posiblemente influido por la versión de su subalterno, manda a su gente de armas arrancar la bandera del cabrestante, al mismo tiempo que se dirige hacia Magallanes para prenderle. Como consecuencia de todo ello, se suceden una serie de enfrentamientos armados, de los que sale malparado nuestro piloto Juan Rodríguez Mafra, que al acudir en defensa de su capitán general recibe un golpe de espada que le hiere una mano.

Ese mismo día, Magallanes escribe una carta al rey narrándoles los incidentes y pidiéndole justicia. La reacción del monarca no se hace esperar y, dando de nuevo fe de la confianza que tenía depositada en Magallanes, envía cuatro escritos fechados el 11 de noviembre. En uno de ellos, éste dirigido al asistente de Sevilla Sancho Martínez de Leiva, dice:

*“Porque los capitanes que entienden en nuestras armadas no han de ser mal tratados, antes en todo muy favorecidos e ayudados, e yo he sido deservido de lo que en esto pasó, e así, es mi voluntad que sea castigado con todo rigor de justicia los que en ellos hallardes culpables<sup>15</sup>.*

La actuación de Mafra en defensa de su capitán es reconocida por el rey y su figura se eleva ante Magallanes. Por esta epístola real queda claro que en el desarrollo de este incidente tanto los oficiales de la Casa de la Contratación, como los mandos de las naves, incluido Mafra, ofrecen su apoyo total al capitán general, invalidando así la supuesta resistencia pasiva que tanto la Casa como los oficiales de a bordo oponían a Magallanes. Esto es lo

---

<sup>15</sup> AGI. Indiferente General 418. Registros-Libros Generalísimos de Reales Ordenes. Nombramientos, gracias, etc. 1492-1512.

que escriben los historiadores y novelistas anglosajones, muchos de ellos empeñados en ocultar los hechos de los españoles en la época de los grandes descubrimientos marítimos.

*Reclutando tripulantes:* Ante las dificultades para encontrar marineros, grumetes y pajes para la expedición, Mafrá es enviado a Huelva, junto a los marineros onubenses Diego Martín y Antón Fernández Colmenero, para que pregonaran la expedición con el fin de reclutar gente para tripular las cinco naos. La Casa de la Contratación sabía que no iba a ser fácil completar la lista de los subalternos, ya que las numerosas expediciones que habían partido hacia las Indias desde Andalucía, casi todas ellas tripuladas por marinos naturales o avecindados en estas tierras, habían dejado a las poblaciones costeras sin hombres de la mar hábiles, y al mismo tiempo dispuestos a abandonar sus familias y bienes para salir en busca de unos objetivos aún no claros. Los puertos de Palos de la Frontera, Cádiz, El Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda, y Ayamonte, habían asistido a la partida de numerosas naves tripuladas por sus paisanos. Las cuatro de Colón, las dos de Alonso de Ojeda, las de Peralonso Niño y Cristóbal Guerra, Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís, las tres de Diego de Lepe, y las de Rodrigo de Bastida y Alonso Vélez de Mendoza, además de otras armadas menores que cruzaron el Atlántico en busca de bienes, se habían llevado a lo más granado de sus navegantes. Todo ello unido a que este litoral estaba repleto de embarcaciones de pequeño y mediano porte dedicadas a la pesca y al tráfico comercial, hacía que su gente de mar, la poca que ya le quedaba, no pensara en dejar su solar.

*Número de tripulantes:* Para hacernos una idea del peso demográfico de los andaluces en las expediciones de descubrimiento, vamos a conocer el número de marinos andaluces que tripularon la armada de Magallanes, aunque este ejemplo es algo tardío, pues la gran fuga de los hombres de mar de nuestra tierra se provocó antes de que se armara esta flota. La más ambiciosa de las armadas, la que tenía previsto estar más tiempo en la mar, aquella que se sabía que iba a navegar por los más duros mares, contaba con un muy significativo número de andaluces, a pesar, de que como ya hemos podido leer, existían numerosas dificultades para poder enrolar a hombres capacitados en el litoral andaluz. 423 hombres tripularon las naos *San Antonio*, la *Trinidad*,

la *Concepción*, la *Victoria* y la *San Antonio*. Si a estos hombres los catalogamos por nacionalidades, veremos que entre todos ellos sumaban 10 nacionalidades:

|                   |     |
|-------------------|-----|
| Españoles.....    | 166 |
| Italianos.....    | 27  |
| Portugueses.....  | 24  |
| Franceses.....    | 16  |
| Griegos.....      | 7   |
| Países Bajos..... | 5   |
| Alemanes.....     | 3   |
| Irlandeses.....   | 3   |
| Malaca.....       | 1   |
| Ingleses.....     | 1   |

De los 166 españoles, 73 eran andaluces, es decir el 44 %, y entre ellos iban 35 onubenses, llegados de 10 de sus poblaciones:

|                 |    |
|-----------------|----|
| Huelva.....     | 13 |
| Palos.....      | 8  |
| Ayamonte.....   | 4  |
| Moguer.....     | 3  |
| Aroche.....     | 2  |
| Almonaster..... | 1  |
| Aracena.....    | 1  |
| Bollullos.....  | 1  |
| Lepe.....       | 1  |
| Triguero.....   | 1  |

*San Julián*: En este lugar se escriben las páginas más amargas de esta expedición. Juan Rodríguez Mafra vuelve a mostrar su lealtad al rey de España y al Almirante en este trágico pasaje que ha llenado cientos de páginas de la historiografía marítima. El 30 de marzo 1520, la armada de Magallanes cruza la barra del San Julián argentino, y una vez dentro de su ensenada, el capitán general

prevé un largo y duro invierno por lo que manda a sus despenseros reducir la ración diaria de alimentos. Esto provoca el descontento entre los tripulantes, los cuales nombran a una comisión para que le pida a Magallanes que revoque la orden o de lo contrario ordene regresar la flota a Sevilla. A esta solicitud el capitán general responde diciéndoles que si se reducen los alimentos es porque como todos ellos podían ver, no iba a ver problemas de abastecimiento en este lugar, ya que San Julián es pródiga en volatería, pescado, agua dulce y leña:

*“E por quanto no sabemos el tiempo que vos terneis en este descubrimiento, e porque algunas de las personas que van en la dicha armada les parecerá ser mucho el tiempo que habéis andado sin hallar nada, notificadles a todas juntamente, e cada uno por sí, poniéndoles grandes penas, que mientras el mantenimiento tovieren en abundancia, ninguno sea osado a hablar ni hable en el dicho viaje ni descubrimiento estar mucho tiempo ni poco, sino que dejen hacer a los que llevan el cargo”<sup>16</sup>.*

Esta palabras de Magallanes logran tranquilizar a los rudos hombres de mar, por lo que este asunto queda zanjado, pero ese mismo día se le presentan a Magallanes dos nuevos problemas: por una parte, algunos de sus mandos le piden que deje en libertad a Juan de Cartagena, su adjunto, que había sido hecho preso por Magallanes acusándole de desacato; por otro lado, parte de estos oficiales le incriminan de no darles noticias de hacia donde pensaba tomar derrota si consideraba necesario, por seguridad e imposibilidad de ganar latitud, abandonar la ruta hacia el sur:

*“E fueron a un puerto que se dice San Julián, e allí estuvieron ciertos días, y entonces los capitanes, entre ellos, concertaron que querían facer una suplicación que les donase derrota del camino por donde habían de navegar”<sup>17</sup>.*

La falta de repuesta de Magallanes, incumpliendo las instrucciones reales que le obligaban a consultar con sus capitanes y pilotos la ruta a seguir, provoca que algunos de sus oficiales decidan levantarse en armas contra él. Un marinero onubense,

---

<sup>16</sup> AGI. Patronato 34, Ramo 8. Instrucción a Fernando de Magallanes. 1519/05/08.

<sup>17</sup> AGI. Patronato 34, Ramo 19. Información sobre declaraciones de capitanes del Maluco. 1522/10/18.

Diego Martín, informa a Magallanes de las intenciones de parte de sus mandos. Como premio a su fidelidad, este llano hombre de mar, al finalizar los incidentes es elevado al nivel de oficial al ser nombrado maestro de una de sus naves, a pesar de que *“No seyendo suficiente para ser marinero,... en contra de los oficiales por Fernando de Magallanes le tener afición, por ser reportador de parlerías, y fue una de las personas que fueron cabsa del escándalo entre el Capitán y Mendoza y los otros oficiales”*<sup>18</sup>.

Nada más llegar la noche, los insurrectos inician su plan, enviando el batel de la *Concepción*, al mando del capitán Juan de Quesada y Juan de Cartagena, con 30 hombres a bordo, a la *San Antonio*. Una vez en su costado, aprovechando que sus mandos dormían, los amotinados saltan a bordo y la toman por la fuerza, deteniendo a Alvaro de la Mezquita, su capitán, acuchillando a su maestro Urriaga y enviando preso a la *Concepción* a su contra maestro, ya que los tres se oponen abiertamente a los dos cabecillas del motín:

*“E viendo el dicho Gaspar de Quesada quel maestro ni contra maestro, e gente de la dicha nao, que ninguno quería venir en la dicha traición, porque vieron que iba contra el rey e el capitán general, el dicho Gaspar de Quesada se fue contra el dicho maestree le dio seis puñaladas, de que estuvo dos horas que no tronó en sí, e tomaron al contra maestro e lleváronle preso a la nao Concepción”*<sup>19</sup>.

Y aquí aparece de nuevo nuestro personaje, a Juan Rodríguez Mafra los sediciosos le proponen que se traslade a la *San Antonio* para hacerse cargo de su mando, pero el palermo se niega a ello, de forma clara y determinante toma partido por Magallanes negándose a tomar el mando de esta nave, a pesar que él había podido ver como aquellos hombres que se habían opuesto a los deseos de Quesada y Cartagena habían recibido duros castigos. Se producen momentos de extrema tensión, le llegan amenazas de muerte, pero él se mantiene firme en su postura, le dice a los cabecillas de la asonada que él no va a romper su juramento pronunciado en la iglesia trianera de Santa María de la Victoria el

---

<sup>18</sup> AGI. Contaduría 425. Sueldos de gente que fue a Maluco con Hernando de Magallanes. 1524-1534.

<sup>19</sup> AGI. Patronato 34, Ramo 17. Información sobre el levantamiento de la tripulación de la nao *San Antonio*.1521/05/22.

día antes de la partida de Sevilla, por el cual se obliga a cumplir y hacer cumplir las instrucciones recibidas de su capitán general. Su inquebrantable actitud anima a la marinería de la *San Antonio* a no sumarse a los sediciosos. Gaspar de Quesada le hace preso, encerrándole en la bodega cargado de cadenas.

Los rebeldes, dueños de la *Victoria*, la *Concepción* y la *San Antonio*, envían un escrito a Magallanes en el que le comunican que a pesar de ser los señores de las tres naves antes citadas, pretenden seguir siéndole fieles, pero siempre que atendiera una de las dos demandas que motivaron el motín, en caso contrario seguirían adelante hasta conseguir arrebatarle el mando:

*“Y enviaron al dicho Fernando de Magallanes, con un escribano y con el alguacil de la armada a e requerir que tomase Consejo con sus oficiales para en todo lo que había que hacer, y el dicho Magallanes dijo que no quería obedecer a sus requerimientos ni quería cumplir las instrucciones de Su Majestad mandaba”*<sup>20</sup>.

Magallanes reacciona mandando al alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa acompañado de 5 hombres armados a la nao *Victoria*, para decirle a su capitán Luís de Mendoza que le quería entregar un mensaje firmado por el capitán general. Una vez a bordo, el mensajero se lanza sobre Mendoza y asestándole una serie de puñaladas acaba con su vida. El resto de los hombres de a bordo, no de acuerdo con los rebeldes, no oponen resistencia a los leales a Magallanes y les entregan el barco.

Quesada y Cartagena, al ver que la mayoría de los hombres no les apoyan y que han perdido el control de la nao *Victoria*, no tardan en entregarse al capitán general, quien una vez restablecido el orden, reordena los mando, siendo enviado Juan Rodríguez Mafra como piloto a la *Concepción*.

Si leemos la relación de los tripulantes de cada una de las naves, podremos comprobar que la mayoría de los hombres andaluces que conformaban las tripulaciones, en ningún momento se hicieron cómplices de la sedición. Ellos eran hombres de mar y conocían que la tradición y las leyes, muchas de ellas no escritas, les obligaban a mantenerse fieles a sus superiores.

---

<sup>20</sup> AGI. Patronato 34, Ramo 19. Información sobre declaraciones de capitanes del Maluco. 1522/10/18.

## En el estrecho de Magallanes

El 21 de octubre de 1520, las cuatro naves que le quedaban a Magallanes —la *Santiago* se había perdido en el río Santa Cruz—, embocan el estrecho de Magallanes, iniciando así la travesía de uno de los pasos marítimos que siempre ha presentado mayores dificultades a la navegación. Tantos impedimentos tenían que superar todo aquél que pretendiera cruzar el estrecho de Magallanes con barcos a vela, que incluso los poderosos y maniobrables *clíperes*, optaron por doblar las casi siempre embravecidas aguas que bañan el mítico cabo de Hornos, para así no tener que arriesgarse a pasar de un océano a otro por el estrecho de Magallanes.



*Réplica de la nao Victoria con la que dio la vuelta al mundo los años 2004-2006.*

Tantos barcos se pierden entre sus canales, y tantos hombres entregan sus vidas en esos fríos parajes, que España envía dos expediciones al estrecho, los años 1785 y 1788, ambas bajo el mando de un teniente de navío, el andaluz Antonio de Córdoba y Lasso, para que definiera de una vez por todas, cuál era la mejor ruta para pasar del Atlántico al Pacífico. Como resultado de su análisis, Córdoba y Lasso dice lo siguiente:

*“No será temeridad afirmar, después de este reconocimiento, que hay muchos tránsitos del estrecho al Mar del Sur; pero que nunca será esta navegación digna de emprenderse ni recomendarse, pues el viento, la corriente, la estrechez de los canales y sobre todo el mal fondo para anclar, son otros obstáculos insuperables”<sup>21</sup>.*

Magallanes, después de pasar la noche fondeado al resguardo de una larga punta de arena, ordena a la *Concepción*, pilotada por Mafra, que junto a la *San Antonio*, se interne por el interior de la gran bahía que se les abre por sus proas. Las dos naos adelantadas, cuando logran atravesar un estrecho paso, la *Primera Angostura*, deciden regresar para informar al capitán general, pero no cuentan con los cambiantes y violentos tiempos que enseñorean este paso. Al caer la noche salta un durísimo temporal del NE que les empuja irremediamente a una nueva bahía, que les conduce hacia otro angosto pasaje, la *Segunda Angostura*. Vientos racheados de 40 a 50 nudos hacen difícilmente gobernables las dos naves, pero gracias a la pericia de sus tripulantes atraviesan esta angostura siempre bajo la amenaza de caer en las peligrosas orillas que les escoltan por ambas bandas. Doce largas millas tienen que navegar por tan difíciles aguas hasta poder embocar en otra amplia bahía, Paso Ancho. Agotados y ateridos de frío, tras 36 horas de duros tiempos, éste se calma y rola hacia poniente, permitiéndoles poder regresar al lugar donde les esperaban la *Trinidad* y la *Victoria*. Al producirse el reencuentro, Mafra y el piloto de la *San Antonio* comunican alborozados a Magallanes que las aguas en la bahía donde habían dado la vuelta, seguían siendo saladas, lo que significaba que no se había navegado por un río, sino que estas aguas procedían de la mar, por lo cual este pasaje bien podría ser el que con tanto ahínco estaban buscando:

*“Los vimos venir hacia nosotros, singlando a toda vela y con los pabellones desplegados, y cuando estuvieron más cerca tiraron bombardazos y prorrumpieron en exclamaciones de de júbilo. Hicimos nosotros lo mismo, y al saber que habían visto la continuación de la bahía, o mejor dicho del estrecho, nos juntamos todos para seguir la ruta, si era posible”<sup>22</sup>.*

---

<sup>21</sup> Maeso Buenasmañanas, Juan Alfonso, *Expediciones navales españolas a la Patagonia argentina durante el siglo XVIII*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2007, p. 78.

<sup>22</sup> Pigafetta, Antonio, *Primer viaje en torno del globo*, Madrid: Ediciones

Nada más recibir esta buena nueva, Magallanes convoca a los oficiales y les dice que los síntomas son claros, habían hallado el paso hacia el Pacífico y que por lo tanto está decidido a seguir adelante hasta llegar a las Molucas. Todos los mandos lo aceptan, salvo el también portugués Esteban Gómez, que pide regresar a la Península, dirigiéndose a Magallanes con estas palabras:

*“que pues se había hallado el Estrecho, para pasar a los Malucos, se bolviesen á Castilla, para llevar otra Armada, porque había gran Golfo que pasar; y si les tomaren algunos días de calmas, ó tormentas, perecerían todos”*<sup>23</sup>.

Magallanes sabiéndose apoyado por el resto de sus oficiales, le responde al portugués:

*“Que aunque supiese comer los cueros de las vacas, con que las entenas iban aforradas, había de pasar adelante, y descubrir lo que había prometido al Emperador, por que esperaba, que Dios le ayudaría, y daría buena dicha”*<sup>24</sup>.

Estas palabras que le dirige el capitán general a Gómez, fue un anticipo de lo que algo más tarde les iba a suceder. Ya veremos como en pleno océano Pacífico el hambre les obliga a *comer los cueros de las vacas* que forraban las vergas para eliminar en lo posible el roce de estas perchas con los palos que las sustentaban.

Con nuevos ánimos levan anclas y se dirigen hacia poniente, siempre cercados por peligrosos acantilados, con las velas recibiendo fuertes vientos que cambian frecuentemente de dirección, y empujados por violentas corrientes. Obligados a buscar refugio ante la dura climatología, el capitán general manda a Mafra que una de sus lanchas se adelante con el fin de reconocer los parajes que los esperaban por la proa. Esta pequeña embarcación, equipada con agua y víveres suficientes para cuatro jornadas, va siguiendo el curso del canal. Después de pasar una horrible noche en tierra, al socaire de unas altas peñas que les ofrecían un mínimo

---

Grech, 1988, p. 56.

<sup>23</sup> Herrera, Antonio de, *Historia General de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del Mar Océano*, Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1991. Década II, Libro IX, Capítulo XV.

<sup>24</sup> *Ibid.* Década II. Libro IX. Capítulo XV.

abrigo de los helados vientos que soplaban por aquellos inhóspitos parajes, estos hombres continúan remando sin cesar. A mediodía llegan a las cercanías de los pies de un monte que deciden escalar para desde su cumbre reconocer las tierras que el horizonte les ofrece hacia poniente. Duro ascenso a una cima de 1.279 metros de altura para unos hombres mal alimentados, ateridos de frío, cansados después de un duro bogar, sin calzados ni vestidos apropiados para caminar sobre la nieve. Dos son los marineros que se deciden a llevar a cabo la conquista del pico elegido, el primero de ellos un onubense llamado Ocacio Alonso y el segundo el extremeño Hernando de Bustamante. Cuando consiguen llegar a la cumbre ven a lo lejos una punta de tierra que señala el fin del estrecho y que a continuación de él se abre un gran mar. Acababan de descubrir al sur del continente americano un inmenso océano:

*“Los marineros de la chalupa volvieron al tercer día, y nos comunicaron que habían visto el cabo en que terminaba el estrecho y un gran mar, esto es, el océano. Todos lloramos de alegría”<sup>25</sup>.*

Ocacio Alonso será el hombre que al llegar a Sevilla es premiado por la Corona por haber sido el primero en ver el Pacífico:

*“Cuatro mil y quinientos maravedís que se pagaron a Ocacio Alonso y a Hernando de Bustamante, por cédula de S.M.. los cuales Hernando de Magallanes les mandó dar albricias cuando saltaron en tierra y se descubrió el estrecho”<sup>26</sup>.*

Después de 38 jornadas reconociendo las 310 millas que tiene de longitud este estrecho, al que denomina Pigafetta *De las Once Mil Vírgenes*, el día 28 de noviembre de 1520 las tres naves supervivientes entran en aguas del océano Pacífico.

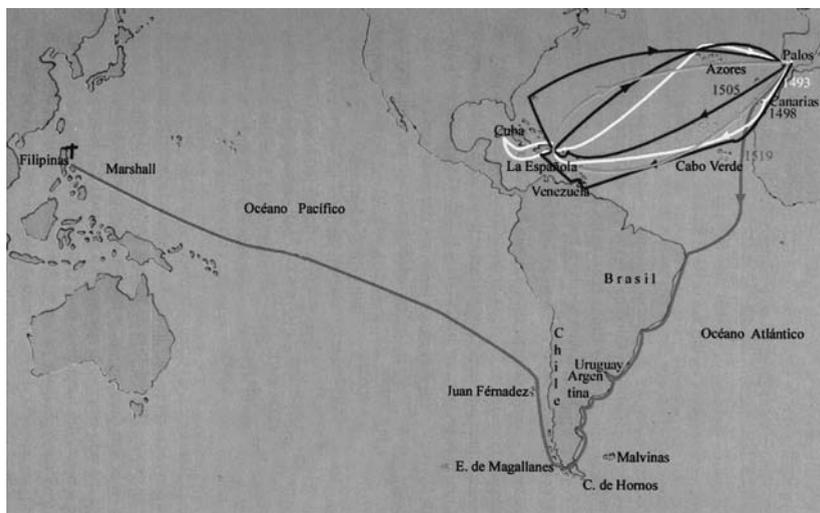
En el océano Pacífico: Vamos a transcribir literalmente lo que el cronista Antonio de Pigafetta nos dice sobre la travesía del Pacífico. Creo que no hay mejor redacción que la de este *sobresaliente* de la armada de Magallanes para entender hasta qué punto fue una pesadilla para todos sus compañeros el cruce de este inmenso mar.

---

<sup>25</sup> Pigafetta. *op. cit.*, p. 57.

<sup>26</sup> AGI. Contaduría 425.

“El miércoles 28 de noviembre desembocamos del estrecho para entrar en el gran mar, al que enseguida llamamos mar Pacífico, en el cual navegamos durante tres meses y veinte días sin probar ningún alimento fresco. La galleta que comíamos no era ya pan, sino un polvo mezclado con gusanos, que habían devorado todas las sustancias y que tenían un hedor insoportable por estar empapado en orines de rata. El agua que nos veíamos obligado a beber era igualmente pútrida y hedionda. Para no morir de hambre llegamos al terrible trance de comer pedazos del cuero con que se había recubierto el palo mayor para impedir que la madera rozase las cuerdas. Este cuero siempre expuesto al agua, al sol y a los vientos, estaba tan duro que había que remojarle en el mar durante cuatro o cinco días para ablandarse un poco, y en seguida, lo cocíamos y lo comíamos...Frecuentemente quedó reducida nuestra alimentación a serrín de madera como única comida, pues hasta las ratas, tan repugnantes al hombre, llegaron a ser un manjar tan caro, que se pagaba cada una a medio ducado”<sup>27</sup>.



Rutas trazadas por Juan Rodríguez Mafra los años 1493, 1498, 1505, 1513 y la que inició en 1519 en la armada de Magallanes y finalizó en 1521 con su fallecimiento en Filipinas.

Cien días de congoja: Sin agua, sin ver tierra, sin recoger ni una sola gota de agua potable, sin alimentos, sin higiene. La falta de alimentos frescos les provoca una nueva pesadilla a la que

<sup>27</sup> Pigafetta. *op. cit.*, p. 61.

no podían hacer frente, el escorbuto, el mal del marino durante muchísimos años, la enfermedad que mayor mortandad ha provocado entre los tripulantes de aquellos barcos que se atrevían a cruzar los grandes espacios oceánicos en la época que estamos a lo largo de decenas de años:

*“Nuestra mayor desdicha era vernos atacados por una enfermedad por la cual las encías se hinchaban hasta el punto de sobrepasar los dientes, tanto de la mandíbula superior como de la inferior, y los atacados de ella no podían tomar ningún alimento. Murieron diecinueve... Además de los muertos tuvimos de veinticinco a treinta marineros que sufrieron dolores en las piernas y en algunas otras partes del cuerpo, pero curaron”<sup>28</sup>.*

No se encuentra el antídoto del escorbuto hasta mediados del siglo XVIII. Por conocer un ejemplo, gracias a su hallazgo, frutas y verduras frescas, es decir vitamina C, a bordo de las corbetas españolas *Descubierta* y *Atrevida* de Alejandro Malaspina (1789-90), durante los cinco años que dura la expedición solamente se da un caso de escorbuto, y ello se debió a que el comandante obligaba a sus hombres a tomar habitualmente un preparado de legumbres. Pero no era éste el único mal que arruinaba la vida de los marinos: la gastroenteritis y disentería por beber el agua corrompida; el tifus provocado por las ratas, piojos, pulgas; gangrenas y septicemias por heridas; escarlatina, sarampión, neumonía, tuberculosis por enfermedades infecciosas. Todo un cuadro clínico aterrador, pero habitual abordo.

Tan dura fue para estos rudos marineros esta larga travesía, que hace que Pigafetta al emitir su parecer sobre el inacabable océano diga:

*“Pienso que nadie en el porvenir se aventurará a emprender un viaje parecido”<sup>29</sup>.*

Sin embargo este cronista había dicho del estrecho de Magallanes:

*“En fin, yo creo que no hay en el mundo mejor estrecho que este”<sup>30</sup>.*

---

<sup>28</sup> Pigafetta. *op. cit.*, pp. 61-62.

<sup>29</sup> Pigafetta. *op. cit.*, p. 62.

<sup>30</sup> Pigafetta. *op. cit.*, p. 58.

Qué le lleva a dar dos opiniones tan dispares sobre dos escenarios en los que padecieron toda clase de calamidades: el tener que luchar contra los más duros caprichos de la naturaleza no les atemorizaba demasiado, pues se sabían poseídos del suficiente coraje y habilidad marinera como para saber salir airosos de estos trance; sin embargo, la impotencia y la desesperación se apoderaba de ellos cuando les faltaban los alimentos y el agua potable, ya que eran conscientes de que pronto les llegarían las enfermedades, y con ellas, en muchos casos, la muerte precedida de un terrible agonía.

Mafra fue el primer piloto que divisó tierras en donde poder desembarcar después de tantas y tan largas singladuras. Su nave, la *Concepción* navegaba a la cabeza de la pequeña armada cuando les aparece por el horizonte el perfil de tierra, la isla de Guam del archipiélago de las Marianas. Ya hemos visto que en las tres naves dominaba la hambruna, por ello lo primero que dispone Magallanes es que desembarque un numeroso grupo de hombres para intentar conseguir alimentos y agua potable. Cuando éstos están listos para dirigirse a tierra, los hombres que permanecen a bordo le piden a sus compañeros:

*“En el momento en que saltamos a tierra para castigar a los isleños, nuestros enfermos nos rogaron que si matábamos a algunos de los habitantes de la isla les llevásemos sus intestinos, pues estaban persuadidos de que les servirían para curar en poco tiempo”<sup>31</sup>.*

El cronista nos dice que en las aguas del Pacífico habían perdido la vida diecinueve tripulantes de Magallanes y que otros muchos más padecían terribles enfermedades.

Después de embarcar algunos bastimentos, la flotilla abandona el grupo de las Marianas, para recalar en la primera de las islas de Filipinas ocho días más tarde: tocan las Siargaos, en donde el capitán general, consciente que de no tomar todas las medidas posibles para que sus hombres sanaran podría encontrarse con problemas graves para poder seguir tripulando las tres naves, pues durante estas ocho últimas singladuras había sufrido dos nuevas bajas, decide permanecer otros ocho días en el norte de esta isla,

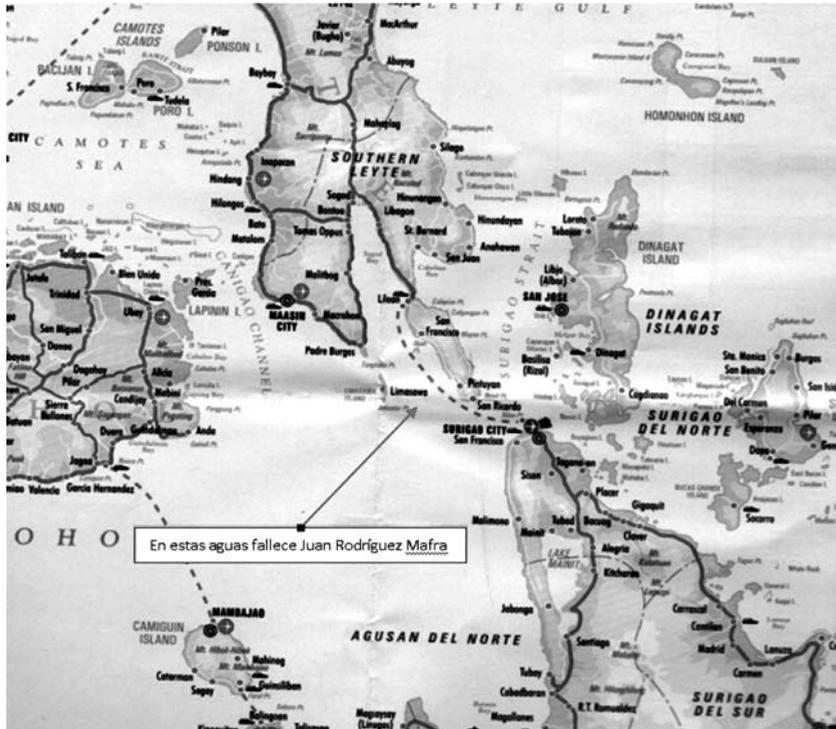
---

<sup>31</sup> Pigafetta. *op. cit.*, p. 65.

reponiendo fuerzas y tratando de curar a sus enfermos, a los que aloja en tierra en un improvisado campamento:

*“El capitán saltaba diariamente a tierra para visitar a los enfermos, a los que llevaba vino de cocotero, que les sentaba muy bien”*<sup>32</sup>.

Uno de los hombres que padece el mal del escorbuto, y que fallece a consecuencia de esta terrible enfermedad, es nuestro piloto Juan Rodríguez Mafra. En la madrugada del 28 de mayo de 1521, expira después de una larga y dolorosa agonía, cuando el barco que el pilotaba, la Concepción, se encontraba en la mar a muy pocas millas de la isla filipina de Limasawua. Al alba de ese mismo día, su cuerpo, envuelto en la estera que usaba de colchón para descansar, es arrojado a la mar.



*Aguas filipinas donde fallece el marino palermo Juan Rodríguez Mafra.*

<sup>32</sup> Pigafetta. *op. cit.*, p. 70.