

*¿Qué fue de Juan  
Sebastián Elcano tras su regreso  
de la Expedición de  
Fernando de Magallanes?*

**Vicente Mira Gutiérrez**

**Publicado en: Revista Cultura del Ateneo de Cádiz. Número 19. Año 2019.**

## ***¿Qué fue de Juan Sebastián Elcano tras su regreso de la Expedición de Fernando de Magallanes?***

Vicente Mira Gutiérrez

El 6 de Septiembre de 1522, reinando a la sazón en España el rey Carlos I - nieto de los Reyes Católicos e hijo de Juana I de Castilla y Felipe I *el Hermoso* -, electo Emperador el 28 de Junio de 1519, una nao desarbolada, inundada la sentina, de nombre "*Victoria*", arribaba y fondeaba en la salobre desembocadura del gran río de Andalucía, el Guadalquivir, el *al-wadi al-kabir* de los árabes, en Sanlúcar de Barrameda\*, villa que un día ya lejano vio partir cinco naves a la búsqueda de las ansiadas riquezas de las islas que los castellanos llamaban de las Especias, Especierías o Molucas. Sobre su cubierta, dieciocho hombres ojerosos, luengas las barbas, famélicos y encorvados por la fatiga de las constantes maniobras y el achique continuo del mar que se adentra inexorable en la nave, sumidos por el hambre, la sed y las terroríficas penalidades de treinta y seis meses de navegación sobre tres océanos, no dan todavía crédito a sus ojos al ver, al "alcance de la mano", aquel río y aquella hermosa tierra que habían visto alejarse desde las cubiertas de sus naves, rumbo a un destino incierto, pero el más rico en especias que nadie hubiera imaginado. Habían navegado 14.460 leguas, o lo que es lo mismo unos 80.000 kms., prácticamente dos veces la longitud del ecuador o círculo máximo terrestre.

\* "El nombre de Sanlúcar de Barrameda se deduce rápidamente de la nomenclatura árabe: *Bab.rhmda*, que traducido resulta "puerta arenosa". [...] También en sinónimo de *Barraj – al medaj* o "tierra a la vista", lo que nos lleva a tiempos de descubridores y de encuentros con estas tierras" (José M<sup>a</sup> Esteban González)

Juan Sebastián Elcano dirige la única nave que sobrevive de las cinco que partieron en expedición el 20 de Septiembre de 1519 de Sevilla-Sanlúcar de Barrameda, al mando del portugués al servicio del rey de España, Fernando de Magallanes. Es un marino de Guetaria, avezado en mil derrotas y singladuras. Con él desembarcan de la "*Victoria*":

los contramaestres:

Miguel de Rodas

Juan de Acurio, de Bermeo, y  
Francisco Albo, de la isla de Quios (Grecia), al que  
debemos la recogida día a día, de latitudes, longitudes y las distancias  
requeridas.

Hernando de Bustamante, de Mérida, bombero,  
Hans, de Aquisgrán (Alemania), disparador de  
lombardas,

siete marineros, tres grumetes, un paje y Antonio  
Pigafetta, lombardo, de Vicenza, Italia, embarcado como sobresaliente,  
*lenguaraz* o cronista que sería de la Expedición, redactor de una detallada  
memoria de todo lo acontecido durante el viaje, la que ofrecerá al rey en  
Valladolid, pasando luego a Portugal para informar de lo pasado y visto a  
su rey. No contento con ello, se trasladará a Francia para ofrecer algunos  
obsequios de cosas traídas del Moluco a la reina regente, madre de  
Francisco I.

Conocido por Carlos I el regreso de la Expedición, quiso el  
*Habsburgo* saber del propio Juan Sebastián de Elcano la historia, cargada  
de vicisitudes, de la expedición a las Molucas a la búsqueda de las  
ambicionadas especias, y de los rumores de ciertas desavenencias entre el  
guipuzcoano y otros tripulantes con Magallanes, tal como había  
manifestado el ya mencionado Antonio Pigafetta. Para ello citó en  
audiencia a Juan Sebastián Elcano y dos hombres de los que con él habían  
regresado en la *Victoria*: el griego Francisco Albo, piloto de la *Victoria*,  
que había comenzado el viaje como contramaestre de la *Trinidad*, y  
Hernando de Bustamante, de Mérida, cirujano-barbero de la *Concepción*,  
que volverá a las Molucas en la Expedición de siete naves al mando de  
García Jofre de Loaisa como tesorero de una de ellas.

La audiencia estuvo presidida por el bachiller, del Consejo de  
SS.MM y alcalde de Casa y Corte, Santiago Díaz de Leguizamo,  
realizándose el interrogatorio a los tres marinos en Valladolid el 18 de  
Octubre de 1522 sobre las desavenencias y enfrentamiento entre  
Magallanes y Juan de Cartagena, capitán de la “*San Antonio*” y veedor  
general de la flota, quien en el Puerto de San Julián (Argentina) había  
encabezado un motín contra Magallanes; fracasado éste, sería castigado  
con el abandono a su suerte en aquellas inhóspitas tierras y a merced de sus  
nativos. Los tres comparecientes aportaron los más minuciosos detalles de  
la expedición y del motín, quedando, a todas luces, libres de cualquier  
posible sospecha que pudiera recaer sobre ellos.

## Exposición al rey

El mismo día de la llegada a Sanlúcar de Bda., 6 de Septiembre de 1522, el esforzado marino de Guetaria, que había tomado las “riendas” de la “*Victoria*” a la muerte de Magallanes, se dirige al rey, a la “*Muy alta e ilustrísima Majestad*”, para ponerle en conocimiento de que muerto Magallanes a mano de nativos, él ha conducido la nave a puerto seguro:

*Hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo, que yendo para el occidente hayamos regresado por el oriente.*

*Suplico a V.M., por los muchos trabajos, sudores, hambre y sed, frío y calor que esta gente ha padecido en servicio de V.M., les haga merced de la cuarta parte de la veintena de sus efectos y de lo que consigo traen. Y con esto ceso, besando los pies y manos de V.M. Juan Sebastián de Elcano.*

Juan Sebastián Elcano solicitó para él, en su Memorial al rey de España, cinco mercedes:

- . El título de Capitán General de cualquier Armada que se enviara a las Molucas.
- . La tenencia de las fortalezas que se mandaran construir en las islas de la Especiarías.
- . El hábito de Santiago.
- . El envío de 200 ducados en mercaderías cada año con solo pagar la veintena de derechos reales, y
- . La ayuda económica a varios parientes.

## Concesiones del rey

El 5 de Noviembre de 1522 el rey, que ha anotado en su agenda las peticiones del gran marino que ha circunnavegado la Tierra por primera vez en la Historia de la humanidad, y demostrado, al propio tiempo, su esfericidad, va a tomar la decisión de no conceder la mayoría de ellas. No obstante, Carlos I le concedía 500 ducados de oro anuales a cargo de la Casa de Contratación de Especiarías de La Coruña y lo nombraba Caballero con un escudo, dividida la divisa en dos cuarteles, superior e inferior. En el superior, un castillo de oro sobre campos de gules; en el inferior, campo dorado, dos palos de canela puestos en aspa, escoltados por tres nueces moscadas y orlado de 12 clavos de especias, sobre dorado. Por timbre llevaría un yelmo cerrado y, sobre él, como cimera, un globo terráqueo al que circunda una cinta donde se lee: “*Primus circumdedisti me*” (Fuiste el primero que la vuelta me diste). A este escudo lo sostienen dos reyes de las Molucas, o islas de las Especierías. Tienen sendas coronas y un palo cada uno en la mano, de clavo de especie el uno, y de nuez moscada el otro.

La carga de especias que la *Victoria* traía en su bodega amortizó con creces los gastos de la Expedición, calculados en 9 millones de maravedíes.

Merecía la pena, pues, formar una nueva expedición - pensó acertadamente Carlos I - como más adelante se verá.

Es de resaltar cómo tiempo después, al pedir se le abonaran los 500 ducados prometidos, por respuesta recibió, el 15 de Abril de 1525, una comunicación denegándoselos hasta no regresar del “próximo viaje que había de iniciarse en breve...”.

Juan Sebastián Elcano, lejos ya de las inmensidades oceánicas y de sus penurias, va a iniciar una nueva vida, ahora por tierras de Castilla, pero con la mar y sus queridas naves siempre en su *mente marinera*. Una desconocida y flamante vida cerca de la corte, en Valladolid, le espera, que en ella el rey Carlos I de España y V de Alemania rige los destinos no solo de Hispania, sino de las otras Españas, las que se están iniciando y conformando en el Nuevo Continente por Cristóbal Colón descubierto, amén de los territorios isleños que marinos como Magallanes y Elcano han tomado para España en el lejano océano, el Pacífico, al sur del continente asiático, que tan sabiamente habían cartografiado desde Claudio Ptolomeo (s. II d.C.,) al florentino Francesco Roselli (1448 - a.d. 1513), cartógrafo y grabador, en 1506, del mapamundi de Giovanni Matteo Contarini.

En esa corte el esforzado marino, experto en el *arte de marear*, va a conocer y tendrá amistad con los más importantes personajes del Reino, entre ellos, nada menos, que con el Gran Canciller de Carlos V, Mercurino Gattinara (1465 - 1530), excelente político, gran humanista y admirador y defensor de Erasmo de Róterdam quien, entre otros, tendrá como valedor en España al secretario de cartas latinas del rey, Alfonso de Valdés (autor del *Lazarillo?*).

Y encontrará, más que el amor, la pasión... Conocemos dos de sus amores: el de María Vidaurreta, “*mujer corrida*” que diría de ella el mismo navegante, con la que tendrá una hija en Valladolid, dejándola en su testamento 40 ducados “*para la crianza della e por descargo de mi conciencia*” si decidiera vivir en Guetaria, y el de María Hernández Dernialde, de la que se sabe, según el mismo Juan Sebastián Elcano en su testamento que “*era moza y virgen cuando la hubo*” y que parió a su hijo Domingo, *legitimado* en sus últimas voluntades, lo que nos permite pensar que estaban casados. Será por estos tiempos cuando Elcano sería, al parecer, perseguido muy posiblemente por asuntos amorosos, al extremo que Carlos I hubo de ponerle hombres armados como guardaespaldas.

**Bulas, Tratados y Juntas  
para dividir el mundo en dos hemisferios:  
el Occidental para España; el Oriental para Portugal.  
El antimeridiano**

La confianza y el aprecio de Carlos V por el marino vasco se puso de manifiesto al nombrarlo, al constituirse la “Junta de Badajoz-Elvas” (1524) como uno de los comisionado de la misma por parte española, Junta en la que no faltarían personalidades como Hernando Colón (hijo de Cristóbal Colón), el piloto Juan Vespucio (del que la parte española utilizó su mapa “*Totius Orbis Description...*” (Italia, 1524), el cartógrafo Sebastián Caboto y el dominico salmantino Tomás Durán, teólogo, catedrático y matemático en Salamanca. La Junta se reunió entre las ciudades de Badajoz y de Elvas (Portugal) con el propósito de dilucidar a quién pertenecían las Molucas, si a Portugal o a España. La amistad entre los dos reinos fronterizos no debía alterarse por un diferente criterio sobre el trazado de la línea divisoria establecida en el Tratado de Tordesillas (1494); sí debía establecerse un antimeridiano que dividiera la Tierra en dos “partes iguales”. ¿En cuál de las dos se ubicaban las islas Molucas, las más importantes por sus riquezas en especias?. La Junta no llegaría a resolver la cuestión, que habría de esperar algunos años, a 1529, para llegar a un “arreglo” entre ambos reinos.

La presunción, o tal vez la convicción de los Reyes Católicos de que Portugal, perdida la ocasión al no haber patrocinado a Cristóbal Colón en su pretendido y logrado encuentro con la “India” navegando hacia el Oeste podía, astutamente, tomar para sí territorios e islas, siguiendo el ya experimentado rumbo colombino, moverá a los monarcas españoles a solicitar de Alejandro VI, Papa, su intervención, debiendo éste establecer una línea de demarcación entre las posesiones habidas y por haber entre ambos reinos, la más exactamente posible. Conviene, pues, hacer un poco de historia sobre el lógicamente ambiguo trazado de la línea de demarcación en los últimos años del siglo XV y primeros del XVI, en los que la cartografía no había alcanzado aun su perfección para determinarlo con exactitud. En primer lugar es obligado hacer mención tanto del *breve pontificio Inter caetera*, de 3 de Mayo de 1493, y de la *Bula “Inter Caetera”*, del día siguiente, 4 de Mayo de 1493 del papa Alejandro VI. (llamadas Bulas Alejandrinas). En el primero, el Papa otorgaba a los Reyes Católicos el dominio sobre,

*cada una de las tierras e islas ya citadas, así las desconocidas como hasta ahora descubiertas por vuestros enviados y las que se descubran en adelante, que bajo el dominio de otros señores cristianos no estén constituidas en tiempo presente.*

El texto pontificio no menciona ninguna línea de demarcación. Sí asigna en él a Castilla el monopolio del comercio con las nuevas tierras. La contrapartida a tanta generosidad: enviar misioneros para cristianizar a las poblaciones aborígenes.

En la 2ª, de 4 de Mayo, que debe considerarse la más importante, ya que es en ella donde se menciona por primera vez una línea de demarcación en el Atlántico, Alejandro VI dicta que:

*... .. todas las islas y tierras firmes descubiertas y por descubrir, halladas y por hallar, hacia occidente y mediodía, haciendo y constituyendo una **línea desde el polo ártico, es decir, el septentrión, hasta el polo antártico, o sea el mediodía**, que estén en tierra firme como en islas descubiertas y por descubrir hacia la India o hacia otra cualquiera parte, **la cual línea diste de cualquiera de las islas que se llaman vulgarmente las Azores y Cabo Verde cien leguas hacia Occidente y el mediodía**, que por otro rey o príncipe cristiano no estuvieran actualmente poseídas con anterioridad al día de la Navidad de nuestro señor Jesucristo próximo pasado, en el cual comienza el presente año de 1493...*

Una tercera *Bula* tendría de fecha el 26 de Septiembre de 1493.

Los documentos papales llegarán a decretar la excomunión para todos los que se atrevieran a viajar a las Indias por el Oeste sin autorización de los Reyes de Castilla.

El contenido de las *Bulas* fueron aceptados por Portugal y España en el Tratado de Tordesillas, tratado que sería firmado por los católicos reyes Isabel y Fernando y Juan II de Portugal el 7 de Junio de 1494, por el que el meridiano papal de demarcación entre castellanos y portugueses lo sería no a 100 leguas, sino a **370 leguas** al Oeste de las islas de Cabo Verde, quedando, por esta distancia, parte del Brasil en zona portuguesa. Todas las tierras "*halladas y por hallar*" al oeste de esta línea pertenecerían a los reyes de Castilla y León, modificando la bula papal en la que se estipulaba que "*la cual línea diste de cualquiera de las islas que se llaman vulgarmente de las Azores y Cabo Verde **cien leguas** hacia occidente...*". Pronto, al constatarse que la Tierra era redonda, la línea divisoria pensada para delimitar las posesiones de ambos reinos en las costas bañadas por el Océano Atlántico en América y África, era obligado establecer la continuación de la misma en otra, el llamado antimeridiano, al otro lado del hemisferio, de tal forma que el globo terráqueo debía quedar dividido en dos partes iguales: hemisferio occidental y hemisferio oriental. La nueva línea pasaba, precisamente, por los archipiélagos de las Filipinas y las Molucas, las verdaderamente deseadas por ambos reinos y, en consecuencia, había de fijarse con precisión la posición del antimeridiano, tarea prácticamente imposible determinar con exactitud, aunque lo intentaron famosos cartógrafos, tanto españoles como portugueses. Según se midieran las distancias, las Molucas y las Filipinas se encontrarían de un lado o del otro del antimeridiano de separación. O las Molucas eran portuguesas o eran españolas...

Las dificultades entre ambos reinos, comenzaban...

Habrá que esperar al Tratado de Zaragoza (22/4/1529), firmado por Carlos I y Juan III el *Piadoso*, hijo de una reina, María de Aragón, 4ª hija de los Reyes Católicos. Por él, España renunciaba a las Molucas a cambio de 350.000 ducados, estableciéndose la línea de separación entre el hemisferio español y el hemisferio portugués a 17º al Este de las Molucas, repartiéndose los archipiélagos que estaban en el mismo meridiano: Filipinas quedó para España; las Molucas fueron para Portugal.

### **La expedición García Jofre de Loaysa**

Entre tanto, convencido el rey y sus asesores que las Islas de las Especierías estaban en el hemisferio español, dispuso se aderezara otra Expedición a las Molucas, esperando que las bodegas de las naves que la formaran regresarían repletas de lo que era tan valioso, quizás más que el oro y la plata, las especias (clavo de olor, nuez moscada, pimienta y otras especias valiosísimas en el mercado europeo, así como la madera de sándalo de olor), contando, por supuesto, con los conocimientos del marino vasco, que con valor, tesón y dominio de los océanos había logrado, con Magallanes, circunnavegar la Tierra. El monarca tenía que financiar guerras de religión contra los cristianos heterodoxos: obligar a luteranos y otras surgentes confesiones religiosas a volver al redil del Catolicismo. Necesitaba, pues, inundar Europa del “nuevo oro”, que supondría cientos de miles de ducados y coronas.

La Expedición sería capitaneada, por disposición inapelable del rey, por el joven y experimentado marino García Jofre de Loáisá (Ciudad Real, 1490 - en la mar, 1526), Comendador de la Orden de Santiago y descubridor del Cabo de Hornos y las islas Marshall -, nombrado por Carlos I Capitán General de la Armada y Capitán General y Gobernador de las Islas Molucas: “*e vos habéis de quedar en las dichas islas para tener la gobernación dellas, y asimismo vos nombramos por nuestro Gobernador y Capitán de las dichas islas de Maluco*” (Carlos I, 5 de Abril de 1525) -, nombramiento que motivó el muy justificado enfado de J.S. Elcano, que consideraba, con toda razón, que por su experiencia en la derrota que habían de seguir a las Molucas, era el más capacitado para capitanear la Expedición pues era conocedor, desde 1519 a 1522, cómo era factible, navegando por el oeste llegar al este, pasando por el canal sur de América, el Estrecho de Magallanes, que unía el Océano Atlántico con el Mar del Sur de Vasco Núñez de Balboa (1513) u Océano Pacífico de Magallanes (1520). Nadie como él podía capitanearla, pero la decisión del monarca sería otra: Juan Sebastián Elcano será nombrado Piloto Mayor y segundo Jefe de esa prevista expedición a las islas de las Especierías. Un inigualable guía para Loaysa.



No obstante su enfado, Elcano pondrá todo su empeño en colaborar en la formación de la expedición. Nadie mejor que él para aportar los más adelantados conocimientos sobre la adquisición de las naves y su avituallamiento; nadie mejor que él para dirigir una expedición, dada su veteranía en singladuras y derrotas y sus conocimientos de la cartografía que sirvió para la vuelta al mundo y la que encontrará al regreso a Sanlúcar hasta que vuelva a embarcar con García Jofre de Loaysa.

Elcano se dirigirá a Portugalete, informará al rey sobre los mejores barcos que consideraba debían ser adquiridos por la Corona; reclutó hombres y armó cuatro naves construidas en Portugalete (tres lo fueron en astilleros coruñeses). Y puso proa a La Coruña, reuniéndose con Loáisía el 24 de Julio de 1525, para izar velas rumbo a Oceanía.

### **Seguros conocimientos náuticos de Elcano**

El haber sido él a quien el Destino concedió la gracia de haber sido el primero en finalizar la circunnavegación marítima a la Tierra, con el amplio bagaje de sus conocimientos náuticos, del tesón y de su ejemplar servicio a su rey, serán motivos decisivos para que el monarca lo nombre Segundo Jefe de la nueva Expedición a las Molucas. Juan Sebastián de Elcano es un profesional de la navegación. No cabe ninguna duda. No hay nada, de proa a popa, y de estribor a babor de una nave, que se le resista. Es experimentado en estimar los rumbos y las distancias, para lo que era preciso conocer las velocidades de la nao gracias a la corredera y al tiempo medido con las ampolletas, relojes de arena que tardaban 30 minutos en vaciarse. Y, necesariamente imprescindible, el cálculo de la latitud del barco o distancia angular que separa el ecuador terrestre, medida hacia el Norte o hacia el Sur de 0° a 90°. Por la noche la latitud era obligado calcularla observando la altura de la Estrella Polar; durante el día, con la medida de la altura del Sol al mediodía, cuando el Sol se encuentra en el meridiano celeste del observador, utilizando para ello el cuadrante náutico o astrolabio\*. Respecto a la determinación de la longitud, o distancia expresada en grados, entre el meridiano de un punto y otro tomado como referencia en el ecuador, no sería posible llegar a establecerla con exactitud hasta el siglo XVIII. El cosmógrafo portugués Ruy Faleyro, asesor en Portugal de Magallanes, al que sigue a España para ofrecerle al rey su ambicioso proyecto, aseguraba haber descubierto un método “infalible” para medir las longitudes, pero no hay constancia de en qué consistía. No faltaría la brújula, a la que los marinos llamaban *aguja de marear*, que había de acoplarse a la “rosa de los vientos”, lo que permitía conocer de un *vistazo* el rumbo que estaba llevando el buque en cada

momento. Es el rumbo *magnético*, señalado por la aguja. (López Moratalla).\*\*

\*Con razón se ha dicho que el instrumento náutico por excelencia fue el astrolabio o buscador de astros, llegado a España de Oriente a través, como tantos otros avances astronómicos, de los árabes. No obstante, sabemos que fue perfeccionado por Ptolomeo y el rey Alfonso X el Sabio. Se atribuye su invención, entre otros, a Diógenes Laercio, a Arquímedes, a Teodosio de Bitinia y al mismísimo Ptolomeo.

\*\* La brújula era conocida desde la más remota antigüedad, pues ya documentos chinos hacen referencia a su existencia en el año 2970 a.C. Parece ser que en los siglos X y XI la reinventaron y utilizaron los árabes (Fernández de Navarrete), apareciendo en las *Partidas* de Alfonso X el Sabio (1260) y en la autobiografía de Raimundo Lulio (“*así como la aguja, por naturaleza se dirige al septentrión...*”). En el siglo XIV se perfecciona, y en la época de los Descubrimientos se comienza a utilizar la bitácora, un armario fijo a la embarcación donde se guardaba y sustentaba la brújula, cerca del timón. Cristóbal Colón en su viaje a las Indias será el primero en darse cuenta de la variación de la declinación magnética, lo que recogerá en su Diario: “*13 de Septiembre, en este día las agujas noruesteaban y a la mañana nordesteaban un tanto*”.

El experimentado marino vasco debió, con bastante probabilidad, conocer la cartografía de aquellos años, especialmente la ya editada y la que apareció en los años, casi tres, en el transcurso de la expedición de Magallanes.

Conocidos por entonces eran los mapas de la *Geografía* de Claudio Ptolomeo (s. II), que tanto contribuyeron al conocimiento del mundo, especialmente el *mapamundi*, publicado en Florencia en 1474, de asombrosa precisión en lo referente a los límites del mundo conocido por los pueblos antiguos y en el que aparece Asia y en su sur algunas islas. (¿las Molucas?). Américo Vespucio (Florencia, 1454 - Sevilla, 1512), Piloto Mayor y cartógrafo de la Casa de Contratación de Sevilla desde 1508, será quien lleve a la gran ciudad su “*Regimiento del Astrolabio*”, donde se recogen la astronomía náutica y las latitudes, que los pilotos de la “Carrera de Indias” irían asumiendo, aunque lentamente.

En 1507 aparece el mapamundi de Martin Waldseemüller (*Universalis Cosmographia*), en el que puede apreciarse, por primera vez, el continente americano – al que denominará América - separado de Asia por un Océano. Y qué decir del famoso “planisferio *Cantino*” (1502) - de autor desconocido -, construido en Lisboa con latitudes observadas según el Padrón Real (después de 1527 será el principal mapa español, oficial y secreto) y el modelo usado por la Casa de Contratación sevillana, precisamente para la expedición de Magallanes. Una copia de él suponía, para el copista usurpador, la pena de muerte...; ¡tan valioso se consideraba!. Este planisferio anónimo fue ofrecido al duque de Ferrara, Ercole d'Este, por Alberto Cantino, de ahí su denominación. Es interesante en él cómo de forma muy aparente aparece la línea de demarcación del Tratado de Tordesillas, a unas 960 millas náuticas al Oeste de Cabo Verde.

Para la Expedición magallánica se sabe que se confeccionó un número importante de cartas de marear, encargadas algunas de ellas por Magallanes y Ruy Faleiro a Nuño García de Toreno (+ 1526), cartógrafo,

colaborador de Américo Vespuccio y maestro en el hacer las cartas de la Casa de Contratación de Sevilla (1519). Toreno elaboró 25 (12 encargadas por Magallanes y 13 por orden de Faleiro, que pensaba embarcar en la expedición, lo que no le fue permitido por disposición del propio rey). En uno de sus mapas nos muestra las islas del gran Océano con dos aves gigantes. De Francisco Faleiro, hermano y colaborador de Rui Faleiro, se sabe que llegó a España con Magallanes, aunque no llegó a embarcar en la Expedición que izó velas en 1519, desde Sevilla-Sanlúcar de Bda. Sabemos que aportó un “*Regimiento de navegación*” para la determinación de la longitud. Será en 1522 cuando aparezca la “*Carta del Sur de Asia y las Molucas*”, del referido Nuño García de Toreno, encargo expreso que fue del emperador, la que no pudo pasar inadvertida por Juan Sebastián Elcano.

Interesantísimo fue, asimismo, el mapamundi del cartógrafo Henricus Martellus Germanus (vivió y trabajó en Florencia desde 1480 hasta 1496), publicado que fue en esta ciudad en 1489, y en el que aparece el *Oceanus Indicus Meridional* y sus islas (Java, Sumatra y Cipango (Japón)), ejecutado sobre la base del de Ptolomeo, y que posiblemente fue el que inspiró a Cristóbal Colón en su viaje a las Indias. Seguramente el mejor mapamundi para trazar la ruta hacia el continente asiático. No puede obviarse, para encontrar las deseadas islas de las Especierías, el mapamundi de Juan Vespucio (c. 1523), en el que ya se mostraba la redondez de la Tierra con sus dos hemisferios, y en el que las Molucas están en el lado español. Este mapamundi será el que en 1524, por su interés para los españoles, se presente en las Juntas de Elvas-Badajoz.

Y, por último, cómo no citar la importancia que debieron tener, para la Expedición de Loáisá, los dibujos de Antonio Pigafetta, el caballero italiano embarcado en la nao “*Trinidad*” como servidor de Magallanes. Entre ellos, el mapa de las Molucas, en el que aparece un árbol del clavo de especias.

Es evidente que, tanto Magallanes como Elcano y García Jofre de Loáisá, dispusieron de una “cartoteca” realmente amplia para situar las islas de las Especierías o Molucas.

### **Partida y vicisitudes de la Expedición García Jofre de Loáisá**

El 24 de Agosto de 1525 zarpaba la flota de Loáisá del puerto de La Coruña. Estaba formada por siete embarcaciones que debían regresar plenas de especias y maderas:

la “*Santa María de la Victoria*”, de 360 toneladas, la Capitana, desde la que Loáisá dirigirá la Expedición.

la “*Sancti Spiritus*”, de 240 toneladas, al mando de Elcano, nombrado Piloto Mayor de la Expedición y Segundo Jefe de la misma. Piloto: Martín Pérez de Elcano, de Guetaria.

la “*Anunciada*”, de 205, al mando de Pedro Vera,

la “*San Gabriel*”, de 156, al de Rodrigo de Acuña,

la “*Santa María del Parral*”, de 96, con Jorge Manrique de Nájera; ayudante del piloto: Antón Martín de Elcano.

la “*San Lesmes*”, de 96, con Francisco de Hoces, y el patache

“*Santiago*”, de 60, con Santiago de Guevara, de Mondragón, capitán y cuñado de Elcano, y Ochoa Martín de Elcano, tripulante, de Guetaria.

En total, 350 hombres, entre los que se contaban muchos paisanos de Elcano, vascongados, y entre ellos un joven grumete de diecisiete años que pasaría a la Historia de la navegación española: Andrés de Urdaneta, embarcado en la “*Sancti Spiritus*” como asistente de Juan Sebastián Elcano, al que le unía cierta amistad, incluso parentesco, ya que firmó junto a él ciertos documentos importantes de carácter económico de Hernando de Guevara. Embarcarían en la Expedición, como hemos apuntado, algunos hermanos de Juan Sebastián Elcano y un cuñado, de nombre Santiago Guevara (todos ellos morirían en el transcurso de la expedición), y un personaje ya conocido por ser quien primero vio tierra americana en la flotilla de Cristóbal Colón: Rodrigo de Triana, a bordo de la *Pinta*, aunque hay dudas sobre el lugar de su muerte, pues algunos la sitúan en el Magreb, en 1535.

Urdaneta será, asimismo, testigo en el testamento del Elcano y redactor del diario de abordo. Había nacido 1508 en Villafranca de Ordizia (hoy solo Ordizia, Guipúzcoa) y llegará a sobresalir como cosmógrafo, marino y explorador; y será también conocido como “el fraile agustino” (profesará como tal, a los cuarenta y cinco años, en un convento de la capital mexicana, siendo el año de 1553). Pilotará una de las cuatro naves de la expedición de 1564 al mando de Miguel López de Legazpi. A él se debe el descubrimiento, en 1565, del tornaviaje o viaje de vuelta de las islas Filipinas a México, asegurando así la ruta del famoso galeón de Manila, que se dirigirá, anualmente, a Acapulco. A él y a otros cuatro frailes que le acompañaban, se debe el origen del catolicismo en las Filipinas, único país de esta religión en Asia, si se exceptúa Timor. Él será, asimismo, autor de la “*Relación de la Armada de Loaysa*”. En la isla de Cebú pudieron encontrar la tumba de Magallanes y la imagen que hacía cuarenta y cuatro años llevara éste en su nao, ofrecida que fue, en 1521, al rajá de la isla, Humabón (Carlos) y a su consorte, Humamay (Juana). Era la del llamado “Santo Niño de Cebú”. Urdaneta murió en México, prácticamente olvidado de los españoles, el 3 de Junio de 1568, reinando a la sazón Felipe II.

Es de imaginar que por la memoria de Elcano, a punto de zarpar, en momentos tan cruciales como el de dejar la tierra para adentrarse en inmensos mares y estrechos poco conocidos, *pasaría* vertiginosamente toda una vida de verdaderas aventuras por islas y océanos. Cómo no recordar que él, mucho más joven, había formado parte de la expedición militar organizada por el famoso cardenal Ximenez de Cisneros contra Argel, allá por el año de 1509, encaminada a castigar a los berberiscos del norte de África, y la de la campaña de Italia en la que participó con una nave al servicio de Gonzalo Fernández de Córdoba, saliendo de ella malparado, pues al no recibir la compensación económica a la que era acreedor, tuvo que vender su nave para pagar los sueldos que adeudaba a su tripulación dispuesta a amotinarse... Y qué decir de la que un día de 1519, con cinco naves, al mando de Fernando de Magallanes, había zarpado de Sevilla-Sanlúcar de Barrameda, siendo él el primero, en la historia del mundo, en circunnavegar la Tierra, una gesta inigualable de la que solo España había sido promotora y artífice. Nuevamente volvía a las Islas de las Especias, a las Molucas, con siete naves, dos más, para embarcar en ellas la incalculable riqueza que el clavo y el sándalo habían de reportar al reino de España y a su rey y emperador. ¿Regresarían de esas lejanas islas a las que nuevamente se dirigían? El Destino, para el navegante, era siempre incierto. ¿Regresarían?. ¿Regresaría él una vez más?. Dios y la *Virgen del Buen Aire* dispondrían...

La Gomera, isla de San Mateo, costa del Brasil, Estuario del Río de la Plata... La navegación es penosa pero esperanzada. Se navega por aguas conocidas...

Tanto Loaysa como Elcano llegaron a la Patagonia, repararon las naves, cruzaron el Estrecho de Magallanes y pusieron rumbo a las Molucas con las ansias de abastecer sus naves de especias y llevarlas para solaz del gran emperador.

A propuesta de Elcano, su nave debía ser la que primero cruzara el Estrecho, pues él ya conocía el tránsito, lleno de dificultades, sin duda alguna, hasta ver aguas del Pacífico. Mas, contra todo pronóstico, erró el verdadero camino por el laberinto de canales, hasta que con insistencia llegaron al Océano que los conduciría a las islas de las Especierías.

Urdaneta comentó:

*A la verdad fue muy gran ceguera de los que primero habían estado en el Estrecho, en además de Juan Sebastián de Elcano, que se le entendía cualquier cosa de navegación.*

Cuenta asimismo el propio Urdaneta que lograron encontrar la verdadera embocadura, logrando fondear, contra todas las fuerzas de la naturaleza unidas provocando naufragios y pérdida de hombres, llegar al

abrigo del cabo de las “Once Mil Vírgenes”. Las naos “*Anunciada*” y la “*San Gabriel*”, desertaron, y nunca más las vieron los expedicionarios: la primera continuó viaje por el Cabo de Buena Esperanza y la segunda regresó a España por la costas americanas; la *Sancti Spiritus*”, que mandaba Elcano, destrozada por efecto de una tempestad, no logró pasar el Estrecho. Solo cuatro lo lograrían: *Santa María de la Victoria*, *Santiago*, *Santa María del Parral* y la *San Lesmes*, aunque no estaban, realmente, en condiciones de navegar. El frío, los piojos, el hambre y la sed, mermaban las facultades físicas y psíquicas de los esforzados marinos. El 26 de Mayo, víspera de la festividad de la Santísima Trinidad, las naves llegarían al extremo de la isla de la “*Desolación*”, doblaron el cabo *Deseado* y salieron, al fin, al Pacífico, ¡tras 48 días de sufrimientos!, cruzando el ya famoso en toda Europa, Estrecho de Magallanes.

Pasado el Estrecho, el patache se separó poniendo rumbo a la Nueva España; en el Pacífico, la “*San Lesmes*”, empopada por los fuertes vientos, llegó a Nueva Zelanda; la *Santa María del Parral* cruzó el Océano en solitario hasta arribar a las islas Célebes después de que la tripulación amotinada arrojase al capitán por la borda y la *Santa María de la Victoria* arribó a Tidore, en las Molucas. El enfrentamiento con los portugueses estaba servido: las tripulaciones serían presas y solo liberadas tras el Tratado de Zaragoza. (1529).

Los alimentos escaseaban. Las gambuzas estaban casi vacías. ¿Quién se acordaba ya del “bizcocho”, del aceite, del vino de Jerez y de las frutas con las que partieron de La Coruña?. “Con pan y vino se hace el camino”, decía el refrán... ¿Pensaban los intrépidos navegantes que el Destino se confabulaba contra ellos para hacerles fracasar en su derrota a las Islas de las Especierías o Molucas, incluso para acabar, en el frío más terrible, con sus propias vidas?. Las valiosísimas islas habían de ser tomadas para España, con independencia de establecer el ya famoso y desconocido antimeridiano que resolviera, definitivamente, si las Islas pertenecían a Portugal o a España, de las que Carlos I y sus asesores creían firmemente correspondían a su reino. A la escasez de alimentos y el imprescindible líquido, el agua (Urdaneta asegura que los marinos, incluido él, bebían sus propios orines), se unían mil avatares: tormentas, temporales, frío (corrían de un sitio para otro para calentarse), heridas y tétanos, y traumatismos ocasionados por las maniobras en muy duras condiciones..., la disentería, con sus graves diarreas; el tifus (la *fiebre de los barcos*), transmitido por las pulgas y los piojos, ocasionando muy altas fiebre, escalofríos y dolores agudos de cabeza; la sífilis, el mal venéreo, o *mal de bubas*, también llamado “*mal de las Indias*” o lués\*, muy contagioso, y, la *ciguatera*, o el envenenamiento causado por comer pescado con altos niveles de toxina.

\* En el Diccionario de la RAE de 1899, se definía como “tumores de las glándulas linfáticas de la ingle, de la axila y del cuello, y pústulas...”

## **La muerte y el testamento de Juan Sebastián Elcano**

El 30 de Julio de 1526, en la “*Santa María de la Victoria*”, cuatro días después del paso del Trópico de Capricornio, moría García Jofre de Loaísa (¡36 años de edad!), asumiendo el mando de la flota, por pocos días, Juan Sebastián Elcano, quien el 26 de Julio había dictado testamento previendo un desenlace fatal. Su muerte era inminente. El 6 de Agosto expiraba en alta mar “el magnífico señor Juan Sebastián de Elcano”, escribe Andrés de Urdaneta (1508 - 1568) en su “Diario”. Unas horas después moría Álvaro de Loaísa, sobrino del que hasta hacia pocos días había ostentado la Capitanía General de la Expedición. García de Carquizano, en la nao “*Santa María de la Victoria*”, concretó que la muerte acaeció en una latitud norte a un grado de la línea equinoccial o del ecuador en el Mar del Sur, grado que se midió mirando al cielo, con la estrella polar en el horizonte, porque era el único modo de andar por la mar inmensa. Testigo de su testamento fue el referido Urdaneta, asegurando que no fue el escorbuto el que le causó la muerte, sino una intoxicación al consumir un gran pez (¿barracuda?) “con dientes como de perro” - por lo que murió de la ciguatera - “y murieron también todos los hombres principales que comían con él, casi en tiempo de cuarenta días”.

La causa de la muerte, pese a Urdaneta, no fue causada por la ingesta de peces, sino por el escorbuto (conocido entonces como “*enfermedad de Luanda*”), manifiesto por una debilidad general, sangrado en la cara y en la musculatura y una dolorosísima alteración de las encías.

En su minucioso y luengo testamento, Juan Sebastián Elcano, clara la mente y consciente de que se acercaba su último día, en presencia de Íñigo Ortes de Perea (vecino de Guetaria), contador de la “*Santa María*”, siendo testigo, entre otros, Andrés de Urdaneta, dicta:

*“estando enfermo de mi persona, é sano de mi entendimiento é juicio natural, tal cual Dios nuestro Señor me quiso dar... [...] Item mando que se hagan mis aniversarios y exequias en la dicha villa de Guetaria en la iglesia de San Salvador [...] Item mando a las órdenes de la redención para sacar cautivos, seis ducados [...] Item, mando a Mari Hernandez de Hernialde, madre de Domingo del Cano mi hijo, cient ducados de oro [...] Item, mando que la hija que yo tengo en Valladolid de María de Vidaurreta, que si fuera viva, que en cumpliendo cuatro años lleven a la dicha villa de Guetaria, é que la sostengan fasta que venga á edad de se casar, é después le sean cumplidos cuatrocientos ducados de oro [...] Item,*

*mando a la dicha María de Vida Urreta... por la crianza della e por descargo de mi conciencia cuarenta ducados...*

Etcétera, etc....

Y como albacea de sus bienes, nombrará a su madre. Doña Catalina del Puerto, posiblemente viuda.

Finalizaba la vida de un esforzado marino vasco, de Guetaria (Guipúzcoa). Las fuerzas de la naturaleza no habían podido con él; sí el siempre acechante para los hombres de la mar, el escorbuto.

A las Molucas, de los 450 hombres que iniciaron la Expedición en La Coruña, solo llegarían 105, que inmediatamente fueron apresados por las autoridades portuguesas.

Un comentarista dejará constancia de la tragedia del escorbuto:

*Toda esta gente que falleció murió de crecerse las encías en tanta cantidad que no podían comer ninguna cosa y más de un dolor de pecho con esto: yo vi sacar a un hombre tanta grosor de carne de las encías como un dedo...*

Tres naves no llegarían a cruzar el estrecho de Magallanes. Solo una, la “*Santa María de la Victoria*” llegará a las Molucas. Tan solo 24 hombres regresarían a España. La Expedición, muertos Loaísa y Elcano, será un verdadero fracaso. Entre ellos sobrevivirá Andrés de Urdaneta. En la bocana del Estrecho, Elcano había levantado una cruz, la que nueve años después sería vista por el navegante portugués, al servicio de Carlos I, Simón de Alcazaba y Sotomayor (1470 - 1535), quien había partido de Sanlúcar de Barrameda en Septiembre de 1534 al mando de la “*Madre de Dios*” y la “*San Pedro*” hacia la Patagonia, llegando al Estrecho en el 1535.

El destino de Juan Sebastián Elcano parecía pronosticado: moriría en la mar, en la que en naves de la más diversa tipología había navegado desde su juventud. Tenía al morir 50 años. En su recuerdo, desde hace 90 años, el buque-escuela de la Armada Española se honra en llevar su nombre por todos los océanos y mares del mundo. Corresponde a España la gesta histórica de haber sido la primera en circunnavegar la Tierra, reconociendo, eso sí, que sin olvidar la pericia marinera del marino de Guetaria, la suerte le acompañó desde que tomó el mando de la Expedición a la muerte de Magallanes. Sobrevivir, él y sus diecisiete hombres en el océano, “haciendo aguas” la “*Vitoria*”, el codaste y la quilla quebrados, era cuestión del Cielo o del Destino. El historiador y Académico de la Real de la Historia, Carlos Martínez Shaw, resume: “La primera vuelta al mundo se completó por casualidad”. Lo que no fue casualidad es que el viaje había sido armado por



España, que la expedición partió de puerto español y que fue financiada en un 29% por comerciantes burgaleses y en un 71% por la Corona española; que muy astutamente, el rey de España dejó en tierra a parte de la tripulación portuguesa a la hora de zarpar, para contrarrestar, equilibrar o, tal vez debilitar, “el peso de Magallanes”. Si Fernão de Magalhães acudió al rey de España solo tuvo una explicación: el rey de Portugal no quiso oír la proposición del marino portugués, siendo objeto de la burla y el desprecio del monarca, Manuel I el Venturoso, y de los que asistían a la reunión explicativa. Portugal no aceptó los argumentos de Cristóbal Colón de llegar al Este por el Oeste; lo mismo hará con los expuestos por Magallanes (marino)-Ruy Faleiro (cosmógrafo). Portugal llegará al intento, si lo encontraba, de dar muerte a Magallanes, quien tenía que viajar por España protegido por una nutrida escolta que le proporcionó el rey..., español.

Considero, pues, un atrevimiento desmedido, que el Gobierno portugués solicite como Patrimonio Mundial de la Unesco la “Ruta de Magallanes”. Razonable solo si la “Ruta” finaliza con la muerte del portugués, pues fue Elcano quien capitaneó la Expedición desde Agosto de 1521 al 6 de Septiembre de 1522, arribando a Sanlúcar de Barrameda en la “*Victoria*”. Prácticamente un año. Es él quien da fin a la expedición, posibilitando que la vuelta al mundo por los océanos, se hiciera realidad. La circunnavegación de la Tierra fue, sin duda, una empresa españolísima. Si Magallanes no hubiera muerto en el transcurso de la expedición y regresado a Portugal, como mínimo hubiera terminado sus días en una mazmorra, aunque lo más probable es que se le hubiera aplicado, por traidor, la pena capital.

## **Bibliografía**

***Conmemoración del Quinto Centenario de la Primera Circunnavegación: La Expedición Magallanes-Elcano (1519 – 2019)***

***Los métodos de cálculo***, por D. Teodoro López Moratalla, Capitán de Navío, Doctor en Ciencias Físicas, ExDirector del Real Observatorio de la Armada.

I Jornadas Interacadémicas. (Cádiz, 2019)

Instituto de Reales Academias de Andalucía. 2019

***De Sevilla a Veracruz. Historia de la Marina Española en la América Septentrional y Pacífico***

J. L. Sariego del Castillo. (Comisario de Marina Mercante)

España, 1975

***El océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI***

Carlos Prieto

Alianza Editorial, 2019

***Historia de España***

Marqués de Lozoya

SALVAT EDITORES, SA, 1976

***Juan Sebastián Elcano. La mayor travesía de la historia.***

José Luis Olaizola, 2002 – BibliotecaOnline, 2018

***La primera vuelta al mundo. La Expedición Magallanes – Elcano***

Revista “Andalucía en la Historia”. Año 18 – Núm. 63 – Enero-Marzo 2019.

Intervienen: Enrique Martínez Ruiz (Univ. Complutense), Carla Rahn Phillips (Univ. de Minnesota, EEUU), Salvador Bernabéu Albert (Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC), Carlos Martínez Shaw, UNED), Carmen Manso Porto (Biblioteca de la Real Academia de la Historia), Consuelo Varela (Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC)

***La ruta al Oriente de la expedición Magallanes-Elcano.***

Hugo O'Donnell y Duque de Estrada.- Vicepresidente de la Comisión Internacional de Historia Marítima.

***“Alejandro VI, el Papa del 92”.***

Francisco de Moxó y Montoliu.- Profesor de Historia Medieval de la Universidad Complutense. Madrid. Revista “Historia 16”.- Agosto de 1992. núm. 196

***Navegantes españoles en el Océano Pacífico***

Luis Laorden Jiménez, 2014

***36 meses a bordo. Primus circumdedisti me***

Vicente Mira Gutiérrez – Vicepresidente 5º del Ateneo de Cádiz

Revista ATENEO núm. 18 - 2019