

Tomás Mazón Serrano

EL CANO

VIAJE A LA HISTORIA

3ª EDICIÓN



Edición
V CENTENARIO



Tomás Mazón Serrano

Elcano, viaje a la historia

Edición V Centenario

Prólogo de Braulio Vázquez Campos



Tercera edición, septiembre de 2022

© El autor y Ediciones Encuentro S.A., 2020

© Prólogo de Braulio Vázquez Campos

Imágenes del pliego elaboradas por Tomás Mazón Serrano en rutaelcano.com

Firmas de los tripulantes recopiladas por Tomás Mazón Serrano en rutaelcano.com

Imagen de cubierta: Juan Sebastián de Elcano, Museo Naval de Madrid

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de esta obra sin contar con la autorización de los titulares de la propiedad intelectual. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (arts. 270 y ss. del Código Penal). El Centro Español de Derechos Reprográficos (www.cedro.org) vela por el respeto de los citados derechos.

Colección Nuevo Ensayo, n° 98

Fotocomposición: Encuentro-Madrid

ISBN PDF: 978-84-1339-788-7

Depósito Legal: M-5851-2022

Printed in Spain

Para cualquier información sobre las obras publicadas o en programa y para propuestas de nuevas publicaciones, dirigirse a:

Redacción de Ediciones Encuentro

Conde de Aranda 20, bajo B - 28001 Madrid - Tel. 915322607

www.edicionesencuentro.com

*A May, porque somos dos en este barco,
y a mis padres, por ser mi faro.*

ÍNDICE

Prólogo a la Edición V Centenario.....	11
Preámbulo.....	15
Nota preliminar sobre la nueva edición.....	17
Las fuentes documentales.....	21

PRIMERA PARTE

LA EXPEDICIÓN DE LA ESPECIERÍA.....	29
I. Antes de zarpar.....	31
La carrera por la Especiería.....	31
Magallanes: su proyecto y su secreto	35
Un destino con dos caminos	47
Los preparativos de la expedición.....	57
II. La búsqueda del ansiado paso.....	65
La salida de la expedición. Sevilla y Sanlúcar de Barrameda	65
En el Atlántico.....	72
Hacia el mapa en blanco	79
El motín del Puerto de San Julián.....	83
En tierra de patagones.....	94
El descubrimiento del estrecho	99

La vuelta a Sevilla de la nao San Antonio.....	103
Por fin el gran océano	111
III. Hacia el otro lado del mundo.....	115
La interminable travesía.....	115
Llegada a las Islas Filipinas.....	123
La muerte de Magallanes	131
La traición de Humabón	138
Perdidos y de nuevo al borde del desastre	147

SEGUNDA PARTE

EL VIAJE A LA HISTORIA.....163

IV. El cumplimiento de la misión y la gran decisión	165
Elcano y Espinosa toman el mando.....	166
La estancia en las Molucas.....	173
La separación de las naos y la decisión de dar la vuelta al mundo ...	183
V. El drama de la nao Trinidad	195
El intento de tornaviaje.....	195
El calvario de los supervivientes	206
VI. La gesta se consuma.....	219
En solitario hacia el cabo de Buena Esperanza.....	219
En el Atlántico hasta el límite	227
El desesperado intento de escala en Cabo Verde	230
La llegada	241
La gloria eterna.....	246

TERCERA PARTE

MÁS DETALLES PARA LA ADMIRACIÓN.....255

VII. Los conocimientos técnicos con los que dieron la vuelta al mundo	257
Los medios para determinar la posición	257
El Pacífico: el ya esperado ancho mar	265
Interrogantes y reflexiones sobre las navegaciones de Magallanes y Espinosa en el Pacífico.....	280
VIII. Grandes hasta el final	287
Los supervivientes, tras el regreso	287
Al Maluco por segunda vez y muerte de Elcano.....	294
Hernán Cortés al auxilio de Elcano y Espinosa	300
El final de otros muchos compañeros	304
¿Qué fue de la nao Victoria?	314
El legado de Elcano al Monasterio de la Santa Faz de Alicante	316
Epílogo personal	319
ANEXOS.....	325
Anexo I. Los tripulantes.....	327
Anexo II. El testimonio de Martín de Ayamonte	331
Anexo III. Crónica de Fernando de Oliveira, o Manuscrito de Leiden	339
Anexo IV. Las fuentes	357
Otra bibliografía.....	377

PRÓLOGO A LA EDICIÓN V CENTENARIO

Como Elcano y sus compañeros cuando regresaron a Sanlúcar de Barrameda, Tomás y yo llevamos años compartiendo viaje en el estudio de la primera vuelta al mundo. Recuerdo cómo, allá por 2017, los comisarios de la exposición *El viaje más largo*, que conmemoraría el V centenario de aquel hito —Antonio Fernández Torres, Guillermo Morán Dauchez y yo mismo—, estábamos debatiendo aún el discurso narrativo de la muestra, y que alguno preguntó si habíamos visitado la página web www.rutaelcano.com. Sí, claro que la conocíamos, era impresionante cómo podías moverte sobre el mapa de Google Earth siguiendo, bordada a bordada, el trayecto de la Armada de la Especiería de Magallanes según el *Derrotero* de la nao Victoria que entregara el piloto Francisco Albo a la Casa de la Contratación. Era (es) una página magnífica, con entradas sobre los protagonistas, la cartografía, las matemáticas y las técnicas de geoposicionamiento de la época, a las que sumaba apartados de bibliografía y fuentes documentales que permitían reconstruir esta expedición y otras que la siguieron por el Pacífico... Todo ello en constante proceso de rectificación y mejora, y sin siquiera un anuncio publicitario que compensara los gastos. Como supe luego, a Tomás le ha estado costando su buen dinero y su tiempo la divulgación desinteresada de esta historia. Sin dudar, casi al unísono, decidimos que teníamos que conseguir que este sorprendente estudioso trabajara con nosotros. Lo llamamos para conocernos y lo citamos en el Archivo General de Indias.

Cuando nos reunimos en mi despacho poco tiempo después, tuve el gusto de mostrarle algunos documentos que atañían a la armada de Magallanes. A lo largo de mi carrera profesional, he tenido ocasión de observar a cientos de investigadores trabajar con papeles de siglos de antigüedad. Pocas veces he visto a alguien mostrar un respeto tan reverencial, y a la vez tanto entusiasmo y amor por la Historia, como a Tomás cuando pudo leer los pliegos en cuarto del *Derrotero* de la nao Victoria, copia de finales del siglo XVI del original que terminara de confeccionar el piloto Francisco Albo. Fue fácil ponerse de acuerdo con una persona de estas características que, por si fuera poco, no pedía nada a cambio de su colaboración. Su contribución fue fundamental para el gran éxito de la exposición *El viaje más largo*, que acercó la historia de la primera circunnavegación, entre septiembre de 2019 y febrero de 2020, a más de 320.000 visitantes en el Archivo General de Indias, y que repitió éxito en 2021 en el otro extremo de España, en el Museo San Telmo de San Sebastián.

Este libro es ya un clásico sobre la cuestión. Decía en mi prólogo a su primera edición que había sido escrito por un «simple» ingeniero técnico de obras públicas e historiador aficionado, como él se definió humildemente en cierta ocasión. También aficionado a la astronomía, por cierto, como otro insigne divulgador de la primera vuelta al mundo, el recientemente fallecido profesor D. José Luis Comellas. Este carácter de *outsider*, lejos de suponer un inconveniente, es, en mi opinión, un gran soplo de aire fresco. Aquellos que se acercan a aprender los rudimentos de una disciplina con el bagaje de unos estudios y una experiencia profesional radicalmente distintos tienen la ventaja de estar libres de los prejuicios, vicios y fronteras mentales de los profesionales del ramo (me viene ahora a la memoria esa joya que es *Ciencia secreta*, de María Portuondo, otra ingeniera metida a historiadora). Tal circunstancia es especialmente valiosa en una ciencia —y la Historia lo es, o al menos aspiramos a que lo sea—, que consiste, en esencia, en un método de verificación de hipótesis para, si no alcanzar la verdad, al menos irnos alejando de las mentiras. Mi opinión profesional, en

mi doble vertiente como historiador y archivero, es muy simple: hay que estar siempre dispuesto a aprender, de quien sea que haya estudiado un tema con rigor, y especialmente si aporta una perspectiva nueva.

Lo mejor de reescribir este prólogo es tener el privilegio de ser de los primeros en leer la versión mejorada del estudio de Tomás. Ya no me sorprende su vasto conocimiento de la documentación y la cronística del Viaje (sí, sigo escribiéndolo con mayúscula), porque he seguido muy de cerca sus desvelos en bibliotecas y archivos, tanto físicos como virtuales; hasta tal punto ha llegado su dedicación que hasta mi admirado *Arquivo Nacional da Torre do Tombo* ya lo cita como autoridad en sus descripciones de documentos. Pero no se le ha subido nada de ello a la cabeza. Se ha acentuado en él el espíritu crítico, su natural modestia y su creatividad, que en fértiles y afables discusiones (en su sentido prístino, el de examinar atenta y particularmente una materia), le han llevado a pulir sus ideas con rigor adamantino. Sigo admirando cómo ha sabido descubrir en documentos archiconocidos lo que a otros les había pasado inadvertido — ¡ah, esa carta de López de Recalde! ¡Y qué me dicen del testimonio de Martín de Ayamonte! —, y cómo no le importa desdecirse de algunas de sus propias hipótesis si con ello considera acercarse a la verdad. Concluyo, en fin, que el lector disfrutará ahora de la mejor síntesis escrita hasta la fecha sobre la primera vuelta al mundo, porque Tomás se ha superado a sí mismo.

Pero no es solo que este libro esté bien documentado y sea muy sólido desde el punto de vista científico. Es que, además, su autor, con gran pulso literario, nos embarca con aquellos marinos y nos hace lamentar sus errores, dolernos de sus padecimientos, alegrarnos de sus buenos sucesos y enorgullecernos de sus éxitos como si fueran propios. No es logro baladí hacernos saltar por encima de los siglos para mirarnos en el espejo de aquellos hombres. Será muy difícil que, al pasar la última página, el lector no vea con afecto, como a viejos amigos, no ya a Elcano y Magallanes, sino a todos los aventureros que los acompañaron: el astrónomo Andrés

de San Martín, el piloto Francisco Albo, el maestro Juan Bautista, el paje Vasquito Gallego, el marinero Ginés de Mafra, el Capitán Gonzalo Gómez de Espinosa, el grumete Antón Moreno, y tantos y tantos otros. Y milagro será que, como acontece con los buenos libros de aventuras que nos aficionaron a la lectura en la niñez, a poco de arribar exhaustos al puerto de destino, no anhelemos volver a enrolarnos en la Armada de la Especiería y revivir la empresa.

Dije en mi primer prólogo que no me cabía duda de que Tomás, a quien estos años de balanceo por las olas de alta mar desequilibraban en la quietud de tierra firme, se pondría a la cabeza de nuevas expediciones a otras tierras y mares aún inexplorados, que merecerían ser contadas... y vividas. Y yo, amigo, ahora que sé que pronto comandarás otra, sigo queriendo, si me lo permites, enrolarme en el nuevo viaje.

Braulio Vázquez Campos
Doctor en Historia y director
del Archivo Histórico Provincial de Sevilla
Sevilla, 11 de enero de 2022

PREÁMBULO

*Saberá tu Alta Magestad lo que en más avemos de estimar
y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la
redondeza del mundo.*

Carta de Juan Sebastián de Elcano dirigida al rey Carlos I,
escrita a su llegada a Sanlúcar de Barrameda,
el 6 de septiembre de 1522

Les pido que vuelvan a leer la cita de arriba, que lo hagan despacio y que reflexionen sobre ella, porque es la piedra angular de esta historia maravillosa que nos disponemos a contar: contiene la auténtica motivación del capitán Juan Sebastián de Elcano, aquello de lo que más orgulloso se sentía, tras haber concluido el viaje más épico llevado nunca a término.

En el momento de escribir estas palabras, justo al regresar a Sanlúcar de Barrameda, Elcano sabía que acababa de ganar la eternidad. Era plenamente consciente de haber escrito una página de la Historia, un nuevo hito para la humanidad que sería recordado por todas las generaciones futuras. Exactamente eso fue lo que movió a Elcano y a sus hombres a hacer lo que hicieron, y del modo en que lo hicieron.

Nadie les había pedido que dieran la vuelta al mundo. El objetivo de la expedición capitaneada por Fernando de Magallanes nunca había sido otro que el de alcanzar las islas de la Especiería, también llamadas entonces Maluco o Moluco, —hoy islas Molucas, en Indonesia—. Intentar completar la vuelta al mundo fue algo improvisado, una idea que surgió durante el viaje entre los expedicionarios supervivientes tras la muerte de Magallanes,

quienes consiguieron encontrar las Molucas y, desde el otro lado del mundo, tomaron la decisión consciente de elegir el camino de vuelta que les iba a permitir circunnavegar por primera vez el globo, sabedores de que así entrarían en la Historia.

Con ello se arriesgaron a volver atravesando el hemisferio que, según el Tratado de Tordesillas, correspondía a Portugal, el reino rival que pugnaba por hacerse con el comercio de las lucrativas especias y que había dispuesto localizar y capturar a la armada de Magallanes. Esto llevó a Elcano a realizar el viaje de vuelta siempre lejos de la costa para tener menos probabilidades de ser detectado, lo cual otorga a su logro un valor añadido enorme, y un grado de épica y de sufrimiento más allá de todo límite.

Con este libro pretendo acercar al lector, profano o experto, a la verdadera historia de este viaje, desgranando la información que sobre él encontramos en los archivos históricos y en las relaciones que dieron sus propios protagonistas. Con ello, no solo vamos a ser capaces de comprender la magnitud colosal de este viaje y el esfuerzo que supuso, sino que, además, el modo de actuar de aquellos hombres nos llevará a admirarlos por su valía, su valentía, y su enorme sentido del deber y el honor.

Empezamos nuestro viaje a esta historia.

NOTA PRELIMINAR SOBRE LA NUEVA EDICIÓN

Escribo estas líneas cerca de dos años después de que la primera edición de *Elcano, viaje a la historia* largara velas y, ante todo, lo hago agradecido a tantas personas que lo han leído e impulsado a seguir navegando, no solo a él sino también a mí, cada vez más y más lejos.

Tras su publicación, el libro emprendió su viaje, mientras que yo seguí con el mío. Aquellos marinos de la especiería me habían atrapado de tal manera que continuar profundizando en el conocimiento sobre ellos se había convertido en una necesidad. Así, he seguido con lo que más me gusta, investigar en los archivos intentando acercarme un poco más a la verdad de aquel viaje, de aquellos hombres y de quienes les siguieron.

Qué razón tenía mi querido amigo Braulio Vázquez en el prólogo que me regaló cuando definía el estudio de la Historia como un método de verificación de hipótesis para, si no alcanzar la verdad, al menos alejarnos de las mentiras. Esta frase me ha venido a la mente una y mil veces, cada vez que encontraba un nuevo dato que dejaba obsoleto lo que ya había escrito, que modulaba mi forma de comprender determinados hechos, o incluso que contradecía a otras informaciones e interpretaciones y, paradójicamente, no me hacía sentir más cerca de la verdad, sino más lejos.

En la primera edición del libro busqué pretendidamente que el lector se pudiera embarcar en las naos cuanto antes, por lo que

resumí el contexto previo y lo concerniente a los preparativos a lo que consideré como mínimo imprescindible. En cambio, ahora creo que gran parte de lo ocurrido durante los primeros meses de navegación estaba poco menos que predestinado desde antes de la partida, porque encuentro en esta fase previa algunas claves fundamentales que explicarían lo acaecido después.

En la primera edición lancé una hipótesis, según la cual Magallanes había ocultado el camino que verdaderamente pensaba seguir, diciendo a los que le acompañaban que irían por el cabo de Buena Esperanza y que, por eso, se terminó produciendo el motín del Puerto de San Julián. Ahora creo conveniente matizarlo, según expondré. Las veces en que me he referido a ella con posterioridad he acostumbrado a decir que tenía la sensación de que nos faltaba alguna pieza del puzzle para comprender bien qué pasó. Sin embargo, ahora pienso que, en realidad, las piezas ya las teníamos, pero no estábamos (estaba) encajándolas bien unas con otras. El problema no era otro que nuestros (mis) prejuicios e ideas preconcebidas, que ponían un velo delante de mí al leer e interpretar ciertos documentos, de los que solo he podido comprender su auténtico valor tras releerlos con mente abierta. Creo haber alcanzado una interpretación de todo ello que, manteniendo el apego por lo expresado en las diferentes fuentes, me parece que resulta más natural, como si todo quedara mejor engrasado y ajustado y, por ello, resulta más convincente.

En este punto quiero expresar mi agradecimiento a una persona de extraordinario espíritu crítico, cuyos puntos de vista me han servido como acicate para reflexionar, revisar documentos sobre la cuestión y ponerme en el que ahora creo es el camino correcto. Se trata del director del Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española y Capitán de Navío don José Ramón Vallespín. No espero vencerlo de mis conclusiones pero, al menos, sí quiero que sepa de mi gratitud.

Más allá de la documentación relativa a los preparativos, a lo que he dedicado más tiempo en mis pesquisas posteriores ha sido

a lo acaecido tras el viaje, en especial a todo aquello que pudiera tener relación con los marinos supervivientes. Dado que gran parte de ellos volvieron a hacerse a la mar, he ampliado mi mirada mucho más allá de la historia de la primera vuelta al mundo, y me he embarcado en otros viajes tan ricos y apasionantes como este, descubriendo además en ellos a otros marinos de talla excepcional.

Además, la historia de la expedición quedará ahora salpicada de datos y aportes adicionales, en su mayoría pequeños detalles, que enriquecen todavía más esta epopeya y sirven para comprender mejor ciertos hechos y a quienes los protagonizaron.

Como ven, mi viaje continúa, y tengo algunas cosas nuevas que contarles.

LAS FUENTES DOCUMENTALES

Antes de comenzar, resulta conveniente tratar acerca de las fuentes que nos van a permitir conocer la historia de este viaje.

Lo primero que puede resultarnos asombroso es saber que, pese a que han pasado ya quinientos años, se conservan cientos de documentos relacionados con la expedición. En su mayoría se trata de manuscritos originales —o copias coetáneas— que se conservan principalmente en el Archivo General de Indias de Sevilla y, en menor medida, en el *Arquivo Nacional da Torre do Tombo* (Lisboa), aunque también hay algunos otros documentos muy relevantes en otros archivos.

Entre este inmenso legado encontramos información muy diversa, que principalmente fue generada o recopilada en su día por los oficiales de la Casa de Contratación de Indias de Sevilla, un organismo creado algunos años antes por los Reyes Católicos con el fin de gestionar la logística necesaria para las expediciones al Nuevo Mundo. Esta tarea la ejercían de forma muy eficaz, si nos atenemos a su manera de trabajar en lo relacionado con esta expedición.

La Casa de Contratación registraba con especial celo todo aquello que supusiera un coste, de manera que, gracias a ello, hoy podemos conocer hasta el más insignificante detalle de qué fue lo que se embarcó en las naos, el sueldo estipulado para cada tripulante, de dónde procedía cada uno o el nombre de sus familiares más allegados, además de los pagos que se les fueron realizando tras la vuelta y un sinfín de otros pormenores. La Casa de Contratación también recibía

y guardaba los escritos con las disposiciones reales o *reales cédulas*, en las que vamos a poder conocer el parecer de Carlos I acerca de todo tipo de cuestiones relacionadas con la organización de la expedición.

El grueso de estos documentos nos va a servir para averiguar cómo se gestó la expedición y qué pasó tras su regreso, pero ¿qué hay acerca de lo que sucedió durante el viaje? En este caso, los archivos guardan diferentes testimonios que se tomaron ante escribano, que era la manera acostumbrada por entonces de dar fe pública a un documento. Así, por ejemplo, tras el regreso de Elcano, tanto él mismo como el piloto Francisco Albo y el barbero —quien ejercía como enfermero— Hernando de Bustamante contestaron a diferentes preguntas que les formuló el alcalde De Leguizamo, y en ellas relataban su versión de diferentes hechos, tales como la muerte de Magallanes o la disputa que este mantuvo con el capitán Juan de Cartagena. Algunos de estos documentos incluso nos cuentan el viaje casi completo, como la declaración que hizo el grumete Martín de Ayamonte, huido en la isla de Timor, al narrar a los portugueses que más tarde lo encontraron cómo había llegado hasta allí.

Hay muchos otros testimonios parciales de los tripulantes, como el que fue tomado a varios responsables de la expedición antes de partir, declarando las dificultades que hubo para reclutar gente, o los escritos de los oficiales de la Casa de Contratación dando noticias al rey de lo que venían contando los llegados a bordo de la nao San Antonio tras su regreso prematuro desde el estrecho de Magallanes. Contamos también con el testimonio que mandó tomar el capitán general tras el motín del Puerto de San Julián, o el conocido como *Libro de las Paces*, en que se asentaron los acuerdos amistosos firmados con los reyes locales de diferentes islas asiáticas por las que pasaron.

Además de ello, tenemos una copia coetánea del *Derrotero de Francisco Albo*, el piloto griego, aunque de origen probablemente genovés¹, que compiló en un largo texto las posiciones observadas

¹ Archivo Histórico Provincial de Sevilla, 1536 (=52), f. 970. *Carta de pago otorgada por Batista Albo, hijo de Francisco Albo, ante el escribano público de Sevilla Alonso de la Barrera.*

diariamente, lo que nos permite conocer dónde estuvieron cada día, en general con un grado de precisión excelente. Resultan también de una gran relevancia las relaciones de fallecidos, en las que se anotaba el día y causa de la baja de cada tripulante. Contamos con dos de estas relaciones: la que vino en la nao Victoria con un listado completo, y otra específica de las bajas que se produjeron entre los tripulantes que quedaron en la nao Trinidad para intentar volver desde las Molucas hasta España por el Pacífico.

Por si todo esto no fuera suficiente, algunos de los supervivientes al viaje escribieron largos textos en los que narraron las diferentes vicisitudes por las que pasaron, aunque en ningún caso han perdurado sus textos originales, sino copias realizadas tiempo después. La más conocida y extensa de estas relaciones es la de Antonio de Pigafetta, un italiano originario de Vicenza, ciudad próxima a Venecia, que se encontraba en Castilla acompañando al nuncio del papa en la corte y, al tener noticia de que se estaba preparando la expedición, pidió permiso al rey para embarcar. Como resulta patente en su texto, Pigafetta terminó estrechando amistad con Fernando de Magallanes, de quien se convirtió en un ferviente admirador. Pese a que gracias a Pigafetta conocemos detalles que no encontraremos en ninguna otra fuente, se aprecia cierto sesgo en su relación, al no mencionar siquiera a Elcano o a Gonzalo Gómez de Espinosa, los dos hombres más relevantes de la expedición desde la muerte de Magallanes, y omitir algunos hechos de gran calado en la historia del viaje.

Ginés de Mafra embarcó como marinero en la nao Trinidad, y en ella se mantuvo durante toda la expedición, así que no volvió a España con Elcano, sino que sufrió cinco años de penalidades hasta que consiguió pisar de nuevo Palos, donde residía. Tras el fallido intento de volver por el Pacífico, los supervivientes de la Trinidad regresaron a las Molucas y allí fueron apresados por los portugueses que habían acudido a la caza de los de Magallanes. Después de años preso en diferentes lugares de Asia, Ginés de Mafra terminó siendo liberado en Lisboa y, tiempo después, entregó su relato a un compañero suyo anónimo, que terminó escribiendo lo que le contó. Este texto es una de las principales fuentes sobre el

viaje tanto por su extensión como por su grado de veracidad, y se conoce como la *Relación de Ginés de Mafra*.

Dos de sus compañeros a bordo de la Trinidad fueron los genoveses León Pancado, o Pancaldo, y Juan Bautista de Punzorol. En su caso, huyeron como polizones en una nao portuguesa desde la India hacia Lisboa, pero fueron descubiertos y apresados en Mozambique, donde este último falleció. Cualquiera de los dos pudo ser el autor del conocido como *Roteiro de un piloto genovés*, aunque es más probable que lo fuera León Pancaldo, puesto que sobrevivió, volviendo a colarse como polizón en un navío portugués que regresaba a Lisboa. Desde Mozambique ambos escribieron tres cartas con información muy valiosa dirigidas a Carlos I y a un personaje desconocido, que se conservan en Lisboa.

Otra carta similar y profundamente conmovedora la escribió el capitán de la nao Trinidad, Gonzalo Gómez de Espinosa, desde su prisión en Cochín (India), narrando el periplo y las penurias sufridas, que se completa con las declaraciones que dieron ante escribano a su vuelta tanto él como León Pancaldo, Ginés de Mafra y Juan Rodríguez «El Sordo».

De la mano de Juan Sebastián de Elcano contamos con una copia coetánea y figurada (imitando la firma original) de la maravillosa carta en que daba noticia de su llegada a Sanlúcar de Barrameda al rey. Según él mismo declaró, tras su regreso dejó varios documentos en poder de Juan de Sámano, secretario del Consejo de Indias, que no se han conservado.

La última relación de mano de uno de los tripulantes es una breve narración que publicó Giovanni Baptista Ramusio en italiano en 1554, bajo el nombre *Relación² de un portugués compañero de Duarte Barbosa, que fue en la nao Victoria en el año de 1519*. Puesto que su autor decía ser un «portugués» superviviente, y no hay registro de que ninguno de los portugueses que se enrolaron

² *Breve et Ristretta Narratione di un Portuguese Compagno di Odoardo Barbosa qual fu sopra la nave Vittoria del anno 1519 & Circondò il Mondo*, publicado por Ramusio, Giovanni Baptista en *Delle Navigazioni Et Viaggi*, Venecia, 1554.

completara el viaje, se especula con que pueda ser obra del grumete Vasco Gómez Gallego, quien había embarcado diciendo ser de Bayona (Pontevedra), aunque después se tuvo por portugués durante algún tiempo —hasta que «por probar ser gallego» el rey ordenó que se le pagara «como a los otros»³—.

Por último, no podemos olvidarnos de las crónicas sobre la expedición. Algunas de ellas son muy importantes porque las escribieron personas que tuvieron contacto con Elcano a su regreso. Así, tenemos la de Maximiliano Transilvano, la de Gonzalo Fernández de Oviedo y la de Pedro Mártir de Anglería, sin olvidarnos de la de Bartolomé de las Casas, que estuvo presente en Valladolid cuando Magallanes acudió a la corte a ofrecer su proyecto a Carlos I.

Más tarde, Francisco López de Gómara y Bartolomé Argensola también aportaron interesantes crónicas, pero sin duda la más prolija, que además resulta ser muy fiable por su concordancia con otras fuentes, es la de Antonio de Herrera y Tordesillas, incluida en su obra conocida como *Décadas*, o *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*, publicada en el año 1601.

También hubo cronistas portugueses que trataron la historia de la expedición. Se trata de João de Barros, Fernão Lopes de Castanheda, Gaspar Correa y Fernão de Oliveira. Son todas muy interesantes porque, en general, se sabe que tuvieron acceso a documentación original o incluso pudieron en algún caso tratar directamente con algún superviviente, con la excepción quizás de la de Gaspar Correa que resulta en ocasiones poco certera. La de Fernando de Oliveira, a veces llamada *Manuscrito de Leiden*, la publicaremos en un anexo al final del libro por ser muy poco conocida y de alto valor historiográfico.

También al final del libro relacionaremos todas las fuentes de forma exhaustiva con el fin de que resulte de utilidad para quien se interese por profundizar en ellas.

³ A.G.I., Contaduría, 425, N.1, R.1, folio 97v *Informaciones sobre sueldos, mercancías y mercedes relativas a la Armada a la Especiería organizada por Fernando de Magallanes*.

Relacion del sueldo que se debe al capitán y oficiales y compañía de
 lanaa vitaja y congebzion q se des hizo y sonados se perdio conta
 do a cada uno et tiempo q sirbio a si a los dños como a los de pñtos
 asta el dia que murió des de el dia q partaron de senlla q fue a diez de
 agosto de mill quinçto e diez e nueve años asta el dia de seti embre de quin
 cientos e veinte e dos años que la dñia naa vitaja tornó a senlla de
 mana q se le debe de seti e veinte e cinco dias a los que a les seloqui
 tal lo q a cada uno se le dio en senlla de socorro y mas se le da de a de
 quita lo q cada uno se le dio en el bñe de las mercaderias del ar
 mago y lo q a cada uno se le debe es lo siguiente

El capitán Juan sebastián de elcano que fue por ma
 este de la nao congebzion fue mudado della e en man
 da do del capitan vino en la nao vitaja por capitán sirbio
 de naa este des de que partio de senlla que fue a diez de a
 gosto de mill quinçto e diez e nueve años des de senbla de dñs
 que son xxv meses y vij dias q ataron de q se sirvieron
 por mes mientra la nao de vitaja de capitán en la nao
 vitaja y mientra se sirvieron xxv dias q ataron de mill por mes
 mientra al bñe de mill e xvi que a si de a ver por todo lo q
 se sirbio de su sueldo e xxv mill e xvi de los quales se quitó
 diez e cinco mill mas que se le dieron en senlla de socorro
 de papa de seys meses a si lo q dem debiendo q a de a de
 e mill e xvi

+ dñs vñs pñs q monto 2 n. pñs q pñs de elabo
 que le do neto. quito de yntena y quito de su cama
 2a y quito la da se em mas larga miente para 2n
 de el bñe de pñs q a ataron de q a de el bñe de
 lo dñs

+ pagaron sele dñs 4 de marzo de 1520
 pñs nñs e mill e pñs. sequa dñs co e mill e pñs
 noznij

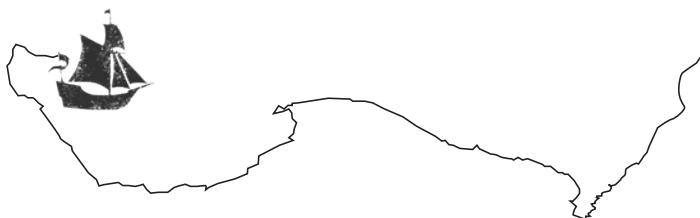
+ mas del pago. dñs 11 de pñs. las ecc.
 pñs 11 de pñs. dñs 6 de mayo de 1523. y dñs 11 de pñs
 el pñs dñs 25 de pñs de 1529

Contaduría, 425, N.1, R.1

Apuntes de la Casa de Contratación con las cuentas a pagar a Juan Sebastián de Elcano tras su regreso, y registro de los pagos sucesivos en que se le abonó el importe resultante. Elcano terminó percibiendo 613.250 maravedís, una auténtica fortuna. Ministerio de Cultura y Deporte. A.G.I., Contaduría, 425, N.1, R.1.

Gracias a toda esta información, no solo seremos capaces de reconstruir lo que ocurrió durante los tres años que duró la

expedición con un grado de certeza bastante elevado, sino que además nos daremos cuenta de la clase de gente que llevó a cabo esta gesta, de un modo que nos llevará a admirarlos no solo por lo que hicieron, sino también por cómo lo hicieron. Quedarán siempre puntos abiertos a la discusión, asuntos que no terminen de poder comprenderse quizá en toda su dimensión y, sin duda, hechos que nunca quedaron escritos, pero la información que tenemos es mucha y suficiente para que, quinientos años después, podamos embarcarnos con ellos en aquel viaje que, como ellos sabían, les iba a servir para entrar en la Historia.



PRIMERA PARTE

LA EXPEDICIÓN DE LA ESPECIERÍA

I. ANTES DE ZARPAR

La carrera por la Especiería

Quizás hoy nos resulte difícil alcanzar a comprender que unas simples especias como la pimienta, la canela, el clavo o la nuez moscada fueran codiciadas de tal manera en tiempos pasados que llegaran a constituir un motor para la humanidad, ya desde la Antigüedad. Las especias se cultivaban solamente en Asia, y algunas de ellas únicamente en unas islas remotas y envueltas en un halo de leyenda, llamadas *de la Especiería*.

Las especias se caracterizaron siempre por ser escasas y caras. Ya Plinio el Viejo se sorprendía de que la gente pagara en Roma altas sumas por la pimienta: «Está su precio en seis libras, y cosa admirable es que haya agradado tanto su uso, porque [...] solo agrada por su picante sabor, y por éste se va a buscar hasta Indias»¹. Algunas especias servían para condimentar alimentos, algo muy importante cuando se carecía de medios de conservación adecuados porque mitigaban el mal sabor; otras eran empleadas como perfume o con fines medicinales.

Durante la Edad Media su comercio había sido llevado a cabo por mercaderes árabes, que las compraban en origen y las transportaban hasta Oriente Medio, donde las vendían a venecianos y genoveses, quienes se ocupaban de su distribución por Europa.

¹ Cayo Plinio Segundo, *Historia Natural*, Libro XII, siglo I.

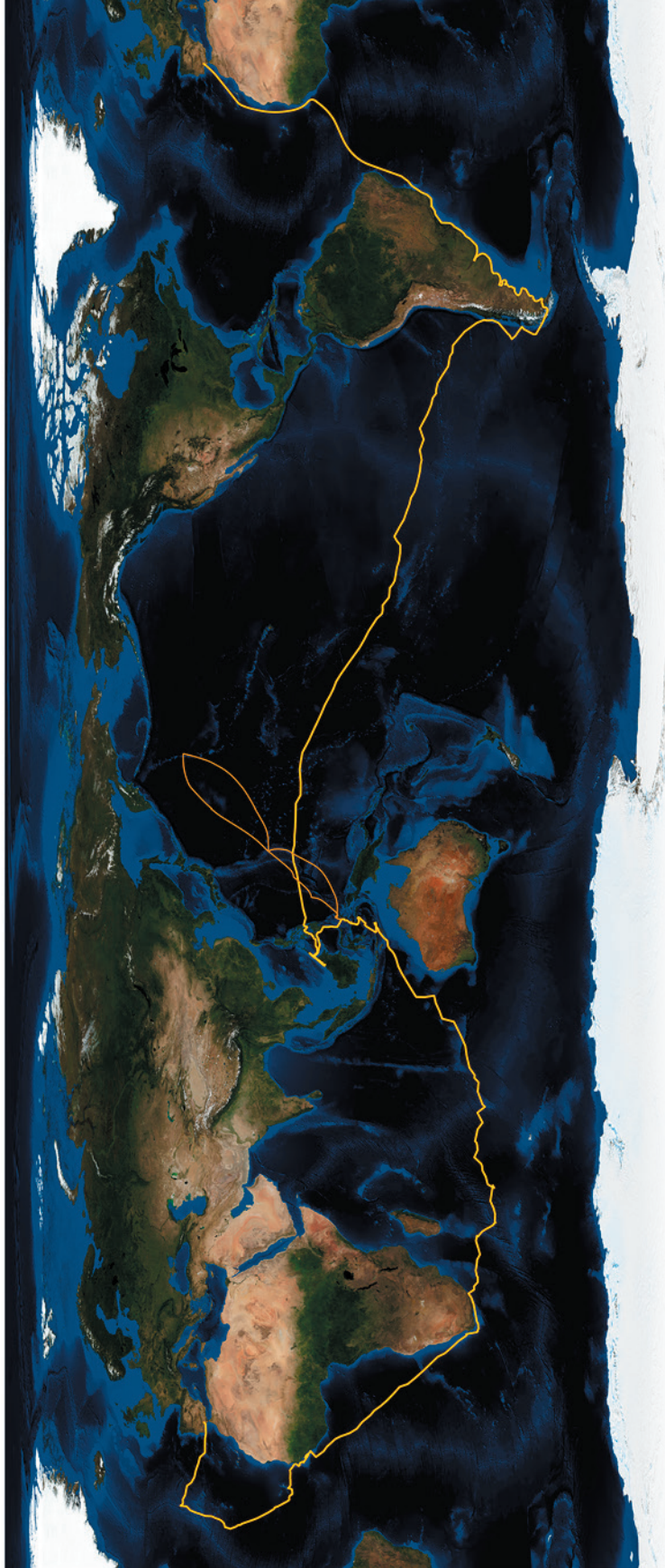


IMAGEN I

Derrota completa seguida por la expedición alrededor del mundo, incluyendo la del malogrado intento de regreso por el Pacífico de los de la nao Trinidad.

IMAGEN II

Trazado de la ruta seguida por la expedición y de los lugares en que se detuvo, persistiendo en la localización del paso al océano Pacífico.



En *Elcano, viaje a la historia* (tercera edición), libro que se ha convertido ya en referencia ineludible en la materia, el lector encontrará la más completa información y documentación sobre el viaje de Elcano y los suyos. A partir de crónicas, relaciones y otros legajos de la época, Tomás Mazón relata la travesía épica de la vuelta al mundo, repleta de peligros, sacrificios y amenazas, pero también de valentía, honor y gran pericia. Como concluye Braulio Vázquez, director del Archivo Histórico Provincial de Sevilla: «el lector disfrutará *ahora* de la mejor síntesis escrita hasta la fecha sobre la primera vuelta al mundo, porque Tomás se ha superado a sí mismo».

Una hazaña magníficamente narrada por el emocionante y seguro pulso de Tomás Mazón.

—Iván Vélez, *Libertad Digital*

Elcano, viaje a la historia recrea con amenidad y hasta el mínimo detalle la hazaña de los primeros hombres que recorrieron el planeta.

—Vicente Olaya, *Babelia*

Un plato *gourmet* tanto para los expertos en la materia como para los que se inician en ella.

—Antonio Puente Mayor, *El Correo de Andalucía*

Cuando se conmemoran cinco siglos de los distintos hitos de la ruta, Mazón publica el libro *Elcano, viaje a la historia* para dar voz a aquellos hombres que se dejaron la vida, la carne y la imaginación en mostrar al mundo su redondez.

—César Cervera, *ABC*



ISBN: 978-84-1339-122-9

