

La primera vuelta al mundo. Expedición de Magallanes y Elcano. Ruta seguida y escalas.

Tomás Mazón Serrano

“... y este camino que hizo esta nao fue la mayor y más nueva cosa que desde que Dios crió el primer hombre se vio.”

Antonio de Herrera, *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*. 1601.

La primera vuelta al mundo. Expedición de Magallanes y Elcano. Ruta seguida y escalas.

Tomás Mazón Serrano

La expedición de Magallanes y Elcano fue la primera en "recorrer y descubrir toda la redondeza del mundo" según palabras del propio Juan Sebastián Elcano. Esto ocurrió entre 1519 y 1522, cuando los medios de navegación eran todavía increíblemente rudimentarios, y la vida a bordo de aquellas primitivas naves carecía de cualquier comodidad o seguridad. Además, se trataba de un viaje a lo desconocido, que no iba a contar con posibilidad alguna de recibir auxilio, y repleto de posibles peligros.

Por ello, antes de entrar a analizar las claves de este viaje, debemos siempre tener presente que esta hazaña solo fue posible gracias a unos hombres muy especiales, de un arrojo excepcional, con un conocimiento del mar extraordinario, un alto sentido del deber y del honor que les hizo continuar hacia adelante sin abandonar, y de una capacidad de sacrificio que les permitió resistir un modo de vida extremo, casi terrorífico, durante los tres años que duró la expedición. No solo eso, sino que durante el viaje de retorno, la ilusión por poder contarlo, por saberse entrar en la Historia de la Humanidad, y por poder llevar una vida holgada en adelante, tuvo que ser el alimento de todos ellos, más que el arroz hervido con agua de mar que los supervivientes tenían entonces por única comida.

Sin embargo, dar la vuelta al mundo no formaba parte del plan inicial. Vamos a explicar los objetivos fundamentales que el Emperador Carlos I había encomendado a Magallanes, capitán general de esta armada. Eran los siguientes: primero, continuar la exploración de la costa sudamericana en busca de un paso por mar hacia el oeste que permitiera avanzar hacia las verdaderas Indias orientales. Este mar, el Mar del Sur, lo había descubierto Vasco Núñez de Balboa tan solo tres años antes, atravesando por tierra Panamá. Por entonces, la costa atlántica sudamericana ya había sido explorada hasta el Río de la Plata, sin haber encontrado ningún paso al oeste.

En segundo lugar, una vez se descubriera el paso, la expedición se debería dirigir a las islas de la Especiería, o islas Molucas (también llamadas simplemente Maluco o Moluco), en las que se producían las muy cotizadas especias. Al hacerlo navegando siempre hacia el Oeste, se evitaría incumplir el Tratado de Tordesillas, firmado entre Castilla y Aragón, y Portugal tras el descubrimiento de América, que establecía una línea de demarcación en el Atlántico -a 370 leguas al oeste de las islas Cabo Verde- por el que ambos reinos se repartían el mundo por descubrir: Portugal al este y España al oeste de dicha línea.

Sobre las Molucas poco se sabía, salvo que se encontraban a la altura del ecuador más allá de la India en dirección este, y eran el lugar donde se producían la pimienta, canela, jengibre, clavo, nuez moscada, etc. Es decir, las especias, que en la Edad Media alcanzaban precios astronómicos en Europa, y cuyo comercio tradicional a través de Oriente Medio, por los árabes que las traían desde su origen, y después a través del Mediterráneo, principalmente por mercaderes venecianos, estaba siendo bloqueado por el emergente imperio turco. Las especias se utilizaban para ocultar el sabor de los alimentos que no eran frescos.

Otro factor importante que despertaba el interés de España en ir allí era que los portugueses por entonces ya estaban llegando a las Molucas. Llevaban alrededor de un siglo de ventaja a España en sus viajes de descubrimiento hacia las Indias. Un importante motivo de ello fue que Portugal había concluido su Reconquista mucho antes que España. Se habían centrado en explorar las costas africanas, buscando un paso que les permitiera navegar hacia las Indias e iniciar así una nueva ruta comercial con ellas. Su estrategia fue la de establecer diferentes bases fijas a lo largo de la ruta que sirvieran de puertos logísticos para las expediciones. En 1498 Vasco de Gama había conseguido el hito de llegar a Calicut (India).



Retrato de Fernando de Magallanes.
Museo Naval, Madrid (MNM 646).



La armada capitaneada por Magallanes tenía por objetivo el comercio de las especias, obtenidas del árbol de la canela (izq.) y de la pimienta. Archivo del Real Jardín Botánico, CSIC, Madrid (AJB10_D_0002 y AJB10_D_0004).

El diámetro de la Tierra se creía menor, por lo que quizás las Molucas, tan alejadas, estuvieran ya al otro lado del mundo dentro de la demarcación española de Tordesillas. Había que intentar ir allí, asegurarse de que fueran islas que estuvieran dentro de la demarcación española, y hacerse con el control del comercio tan lucrativo de las especias.

He escrito este capítulo a modo de un diario de viaje o derrotero, basándome en las anotaciones directas de quienes lo vivieron, para que no pierda nada del sabor de



Entre los pertrechos del viaje se había herramientas de carpintería de ribera. De izquierda a derecha: hacha, plomada, barrena de forja, formón, barrena de mano y garlopa. Colección Juan Carlos Mejías Tavera.

autenticidad, de las perspectivas personales –por ejemplo, Pigafetta¹ escribe sobre lo que le interesa, mientras Albo² y Mafrá³ consignan datos de navegación- y del ambiente de lo que es una hazaña naval y humana sin precedentes. Además, he utilizado fuentes documentales de los protagonistas del viaje, como el memorial de Magallanes al Rey⁴, las declaraciones de Elcano al alcalde de Leguizamo⁵, o el testamento del marino de Guetaria⁶. Por último, se incorporan informaciones de la crónica de Antonio de Herrera⁷.

Sevilla - Sanlúcar de Barrameda.

Salida el 10 de agosto de 1519 - Llegada en varias fechas según la nave.

Cinco naos, llamadas *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*, van saliendo por separado, incluso con días de diferencia, a lo largo del río Guadalquivir para volver a reunirse en Sanlúcar de Barrameda, donde permanecen hasta el 20 de septiembre, terminando de pertrechar las naves. Es muy posible que este retraso obedezca a una estrategia de Magallanes por evitar y despistar a los portugueses, de los que tenía noticias que podrían estar esperando a los expedicionarios para apresarlos o abortar la misión, o bien que faltara por embarcar algún personaje importante -Juan de Cartagena, veedor o supervisor del rey consta que se incorporó allí a la expedición- pero lo único cierto es que no sabemos las causas.

Sanlúcar de Barrameda – Tenerife.

Salida el 20 de septiembre de 1519 - Llegada el 26 de septiembre de 1519.

Travesía de 6 días.

Zarpan de Sanlúcar 244 hombres, marineros, oficiales, soldados, especialistas de diversos oficios, grumetes, pajes y criados. Alcanzan Tenerife en seis días -lo habitual en la época-, donde permanecen tres días y medio. Al parecer, cargan pez, necesario para calafatear las naves. Por deseo de Magallanes, embarcan cuatro tripulantes más, mientras que uno de los que venían se queda en Tenerife. Desde aquí la dotación total de la Armada será, por nuestras propias cuentas, de 247 hombres.

Tenerife - Bahía de Santa Lucía (entre Río de Janeiro y Sao Paulo).

Salida el 30 de septiembre de 1519 - Llegada el 13 de diciembre de 1519.

Travesía de 75 días.

En contra de lo que hubiera cabido esperar, Magallanes decide no poner rumbo a América una vez sale de las Canarias, tal como hacían todos los navíos españoles aprovechando los vientos alisios, sino que pone rumbo sur adoptando así la ruta portuguesa. Esto no solo desconcierta a los españoles, sino que genera ya desde bien temprano una gran desconfianza hacia él. Lo cierto fue que no tuvieron ningún tipo de contacto con los portugueses, y por fin, después de haber visto Sierra Leona, a la altura de Guinea, Magallanes pone rumbo oeste hacia América.

Francisco Albo empieza a hacer anotaciones en su Derrotero el día 29 de noviembre de 1519, cuando se sabe cerca ya del cabo de San Agustín (Cabo Branco), punta más oriental de Brasil. Refleja como deciden continuar viaje sin tomar tierra hasta doblar el Cabo Frío, en la plácida Bahía de Sepetiba, donde permanecen 14 días. Aunque en todas las crónicas sobre la expedición se menciona esta ubicación como el Río de Enero, o *Janeiro* en portugués, si nos atenemos estrictamente al Derrotero de Albo, cabe la duda más que razonable de que no fuera allí donde se detuvieron, sino en la siguiente bahía, que se encuentra en su misma latitud, llamada de Sepetiba.

Si nos atenemos al *Memorial* que dejó escrito Magallanes al Rey acerca de la ubicación de las Molucas, en el que proporcionaba diversos datos geográficos de la Tierra para justificar que estas islas se ubicaban dentro de la zona de demarcación española, podemos hallar cuál era la posición del meridiano de demarcación del Tratado de Tordesillas según las cuentas que echaba Magallanes. La elección del puerto de parada en la costa brasileña responde -al menos para mí sin duda- a que Magallanes avanzó hacia el oeste lo suficiente como para sobrepasar dicho meridiano de demarcación, evitando con ello cualquier tipo de problema en este sentido.

En la *Declaración de Fallecidos en el Viaje* encontramos que el 20 de diciembre, estando la armada surta en este puerto, se sentencia a muerte al maestre de la *Victoria*, Antón Salamon, por el delito de sodomía. Según contará Elcano después de su vuelta en las *Declaraciones al Alcalde Leguizamo*, por este motivo se inició una fuerte discusión entre Juan de Cartagena, nombrado por Carlos I capitán "conjunta persona" con Magallanes y veedor real de la expedición, y el propio Magallanes, que terminó con el arresto del primero. En este puerto se incorporará a la expedición un "hijito" mestizo del piloto Juan Lopes Carvalho, fruto de una relación mantenida en un viaje anterior hasta aquí.

Bahía de Santa Lucía - Río de la Plata.

Salida el 27 de diciembre de 1519 - Llegada el 11 de enero de 1520.

Travesía de 15 días.

Continúan el viaje costeano hacia el sur, hasta que entran en el Río de la Plata. A este lugar había llegado tan solo tres años antes Juan Díaz de Solís, con una expedición que también tenía la misión de encontrar un paso al otro lado de América, pero aquí los indios asesinaron, descuartizaron, asaron y devoraron al propio Solís y a otros de sus compañeros, retornando a España el resto. Tienen la esperanza de haber encontrado el ansiado paso, de modo que exploran concienzudamente el Río de la Plata e incluso el río Uruguay durante un total de 22 días.

“Un día se hallaron en agua tan blanca que por experiencia quisieron ver qué era, y probada hallaron ser agua dulce que causó en todos admiración y algún temor, sin ver tierra, de ver agua dulce.” (En el Río de la Plata, Relación de Ginés de Mafra.)

Río de la Plata - Puerto de San Julián.

Salida el 2 de febrero de 1520 - Llegada el 30 de marzo de 1520.

Travesía de 57 días.

Tras la decepción del Río de la Plata continúan costeano hacia el sur. A partir de aquí todo es territorio desconocido. Nadie antes había llegado a estas costas, así que cada entrante, cada bahía, debe ser explorada. El clima se va volviendo cada vez más frío, y encuentran un lugar apto para pasar el invierno, al que llaman Puerto de San Julián.

El astrolabio era fundamental para orientarse y calcular la latitud en alta mar. Museo Naval, Madrid (MNM 290).



Los capitanes Gaspar de Quesada, Juan de Cartagena y Luis de Mendoza traman sublevarse contra Magallanes. En realidad, en el complot participan al parecer la mayoría de los oficiales de las naos *Concepción*, *San Antonio* y *Victoria*. Magallanes consigue neutralizar el complot y aplica mano dura, ayudado por Gonzalo Gómez de Espinosa, que mata al capitán Luis de Mendoza. El 7 de abril manda cortar la cabeza y descuartizar a Gaspar de Quesada, capitán de la nao *Concepción*, y condena a ser desterrados su suerte al veedor real, Juan de Cartagena, y a un fraile, Pero Sánchez Reina. Al resto de sublevados no tiene más remedio que perdonarlos, dado que les necesitaba para el gobierno de las naves. Magallanes decide permanecer en Puerto de San Julián durante 148 días, un período muy prolongado, y esto no se entiende por parte de muchos expedicionarios.

Durante este período se produce otro importante suceso: la nao *Santiago*, al mando de Juan Serrano, había sido enviada a explorar algo más al Sur mientras los demás permanecían en el Puerto de San Julián. Al parecer encalla estando anclada por la gran oscilación de la marea, perdiéndose la nave, aunque solo fallece un esclavo y son capaces de recuperar la mayor parte de

los enseres y víveres que contenía el navío. Dos hombres harán de forma muy penosa a pie el camino desde Puerto de Santa Cruz, donde esto ocurrió, hasta Puerto de San Julián, para avisar al resto, que acudirá de inmediato en su rescate.

Puerto de San Julián - Puerto Santa Cruz.

Salida el 24 de agosto de 1520 - Llegada el 26 de agosto de 1520.

Travesía de dos días.

Cuando por fin Magallanes decide salir, al parecer encuentran muy malas condiciones meteorológicas y vuelve a parar, esta vez en Puerto de Santa Cruz, donde la pesca es mucho más abundante, durante otros 53 días.

Puerto Santa Cruz - Estrecho de Magallanes - Isla de los Ladrones (Isla de Guam).

Salida el 18 de octubre de 1520 - Llegada el 6 de marzo de 1521.

Travesía de 139 días.

Tan solo tres días después de partir de Puerto Santa Cruz, el 21 de octubre de 1520, descubren el Cabo de las Once Mil Vírgenes y se empiezan a adentrar, sin todavía saberlo, en el ansiado paso al otro lado de América. Esa misma noche, una terrible borrasca de 36 horas aleja a la *San Antonio* y a la *Concepción* hacia lo que parecía ser el fondo de una bahía. Parecía que irremediamente iban a encallar. Sin embargo, allí encuentran un canal angosto y pasan adelante. A continuación, se les abre una nueva bahía, y de nuevo otro canal al frente. Mientras, la *Victoria* y la *Trinidad* dejan de verlos y esperan en la boca de la primera bahía. A los tres días “*mientras estábamos en esta incertidumbre sobre su muerte -de las tripulaciones de la Concepción y la San Antonio- los vimos venir hacia nosotros, singlando a toda vela y con los pabellones desplegados, y cuando estuvieron más cerca saludaron con descargas de bombardas y prorrumpieron en exclamaciones de júbilo. Hicimos nosotros lo mismo, y al saber que habían visto la continuación de la bahía, o mejor dicho, del estrecho, todos juntos dimos gracias a Dios y la Virgen María, y proseguimos la ruta*” (Pigafetta).

La exploración del Estrecho resulta muy complicada, y Magallanes envía nuevamente de avanzadilla a la *San Antonio* y la *Concepción*. Esto lo aprovecha el reputado piloto portugués Esteban Gómez para hacerse con el mando de la nao *San Antonio*

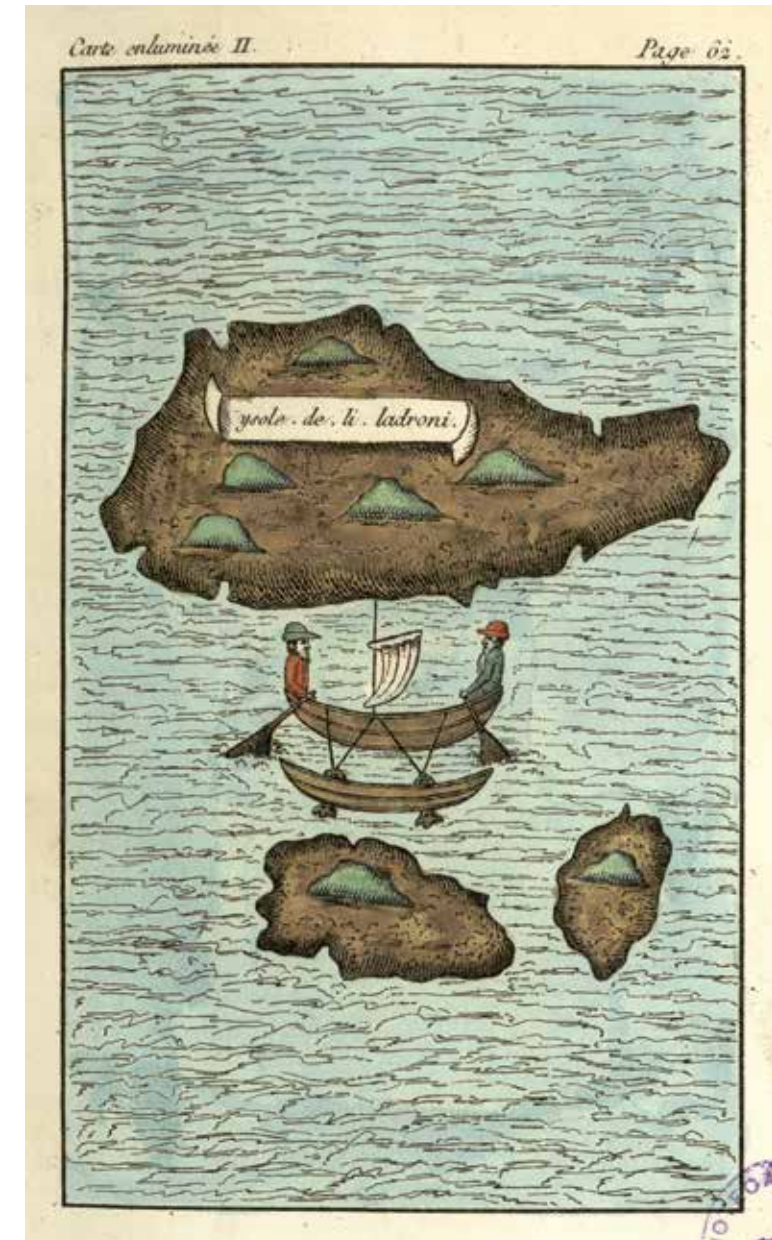
durante la noche y abandonar la expedición, poniendo rumbo de vuelta a España. En el camino es muy probable que descubrieran las Islas Malvinas, que veremos a partir de ahora en los mapas. A su llegada declararán haber acudido al rescate de los dos desterrados por Magallanes con anterioridad, aunque sin éxito. Llegarán a España en mayo de 1521, avisando del descubrimiento del Estrecho, y poniendo al corriente al Emperador de los excesos de autoridad de Magallanes. Carlos I dará crédito a los testimonios de los desertores, poniéndolos en libertad y suprimiendo la paga a Beatriz Barbosa, esposa de Magallanes. Años después, encargará a Esteban Gómez el mando de una misión con el fin de buscar otro paso al Pacífico, pero por Norteamérica. En esta expedición Esteban Gómez se convertirá en el primer europeo que visita la isla de Manhattan, la bahía de Boston, y hasta las tierras de Labrador.

Volviendo a nuestra expedición, tras el abandono de la *San Antonio* y el hundimiento de la *Santiago*, ya solo quedan tres naos, que pasarán varios días buscando a la nao desertora, dejándoles señales en la costa conforme tenían convenido por si se había perdido. La travesía del después llamado Estrecho de Magallanes les llevará nada menos que 28 días, y por fin, el 18 de noviembre de 1520, desembarcarán en el océano que llamaron Pacífico.

“Cada uno se tuvo por dichoso en haberse hallado en cosa que otro antes que él no se había hallado. Salió el armada del Estrecho a la mar del Sur, y dieron muchas gracias a Dios por se lo haber deparado.” (Ginés de Mafra).

La travesía del Pacífico se inicia buscando ganar latitudes más cálidas, poniendo rumbo noroeste, nordeste y norte. Se acercan mucho a la costa a la altura de la futura ciudad de *Concepción* (Chile), aunque sin parar continúan viaje por fin al noroeste para atravesar el océano. No parar a avituallarse aquí fue, a la postre, un gran error. Por fortuna, la climatología les resulta muy propicia, con vientos constantes a favor y sin ninguna borrasca, lo que les permite avanzar diariamente del orden de 70 leguas -385 km-. Sin embargo, el océano parece no tener fin. En mitad del Pacífico tienen bastante mala suerte porque solo encuentran dos islotes pequeños en los que les resulta imposible parar -el atolón de Puka-Puka y la isla de Flint, que llamaron San Pablo y de los Tiburones respectivamente-.

La ruta seguida por Magallanes no parece del todo lógica si se trataba de llegar a las Molucas, que como él bien sabía, se encuentran a la altura del ecuador. De hecho, el camino seguido prueba dos cosas de forma incontestable: que Magallanes sabía que se iba a enfrentar a un inmenso océano -aunque no tan grande como terminó resultando-, y también que prefirió explorar la región al norte de las Molucas antes que poner rumbo a ellas directamente, algo sobre lo que Elcano después dirá *“Ma-*



La Isla de los Ladrones, actual isla de Guam, según Antonio Pigafetta en su crónica del viaje. Biblioteca Nacional de España.

gallanes nunca quiso dar aquella derrota [hacia las Molucas] porque este testigo siendo piloto en su nao lo vio.” La travesía se convierte en muy penosa por la extrema carencia de agua y alimentos. Las tripulaciones mueren de enfermedades, en especial por escorbuto ante la falta de alimentos frescos, aunque si nos fijamos en la lista de fallecidos quizá nos sorprendamos al ver que en proporción no fueron tantos los muertos en esta travesía. Las hubo peores después.

Por fin, el 6 de marzo de 1521 encuentran una isla donde esta vez sí pueden desembarcar. Se trata de la hoy conocida como isla de Guam. Nos cuenta así Ginés de Mafra la alegría que fue para todos: *“Yendo navegando esta armada, uno que estaba en la gavia que se llama Navarro, dijo a grandes voces: tierra, tierra. Con esta subida palabra todos se alegraron tanto que el que menos señales de alegría mostraba se tenía por más loco.”* La isla resulta estar muy poblada, con isleños que acuden en canoas a las naos, y ante el asombro de los expedicionarios, suben a las naves y se llevan todo cuanto pueden. *“Los isleños venían a nuestros barcos y robaban tan pronto una cosa como la otra, sin que pudiéramos impedirlo”.* *“Por lo maravillados y sorprendidos que quedaron al vernos, estos ladrones creían, sin duda, ser los únicos habitantes del mundo.”* (Pigafetta). La llamaron Isla de los Ladrones, y su hallazgo salvó la vida a mucha gente. Permanecen en la Isla de los Ladrones durante tres días.

Isla de los Ladrones (Isla de Guam) - Isla de Homonhon, Filipinas.

Salida el 9 de marzo de 1521 - Llegada el 16 de marzo de 1521.

Travesía de siete días.

Continúan viaje con rumbo este durante siete días, hasta que ven la isla de Suluan. Al acercarse a ella, divisan otra más grande, la isla de Homonhon, y deciden ir a ella. Encuentran un buen puerto y deciden descansar y reponerse. Los indios les tratan forma amigable, y aunque parte de la tripulación se empieza a recuperar de sus enfermedades, para muchos llega demasiado tarde. Permanecen en la Isla de Homonhon durante nueve días.

Isla de Homonhon, Filipinas - Isla de Mazava, Filipinas.

Salida el 25 de marzo de 1521 - Llegada el 28 de marzo de 1521.

Travesía de tres días.

Avanzan hasta una nueva isla, llamada Mazava -hoy Limasawa-, *“donde la gente es muy buena”* (Albo). Conocen al rey local, con el que establecen lazos, y se ofrece



Maqueta de canoa de la cultura visaya (Filipinas). Museo Nacional de Antropología, Madrid.



Casco de plata y caparazón de pez erizo, de la cultura visaya (Filipinas). Museo Nacional de Antropología, Madrid.



Copa de coco, procedente de Filipinas. Museo Nacional de Antropología, Madrid.



Sombrero de paja trenzada y hojas de palma, típico de la cultura visaya (Filipinas). Museo Nacional de Antropología, Madrid.



Caña de bombardita, cal. 184 mm.
Museo del Ejército,
nº inv. 3269.

Verso portugués,
Museo del Ejército,
nº inv. 1042.



Caña de pasavolante, cal. 150 mm.
Museo del Ejército,
nº inv. 3282.



a guiarlos hasta Cebú, donde les dice hay otro rey y mucha población. Magallanes cristianiza aquí a cientos de indios, y ordena levantar una gran cruz en el punto más alto de la isla. Se quedan en Mazava siete días.

Magallanes traía un esclavo malayo entre la tripulación para hacer de intérprete cuando llegaron a la zona de las Molucas, capturado en los viajes previos de los portugueses. En esta isla, Enrique, que así se llamaba, entiende bastante bien el idioma local, lo cual anima a los expedicionarios porque eso quiere decir que están cerca y, lo más importante, queda confirmada la redondez de la Tierra.

Isla de Mazava, Filipinas - Cebú, Filipinas.

Salida el 4 de abril de 1521 - Llegada el 7 de abril de 1521.

Travesía de tres días.

La armada entra en Cebú descargando artillería a modo de saludo, ante lo que los isleños reaccionan con miedo. Pronto les convencen de que se trata de una señal de amistad, y Magallanes se va ganando la confianza del rey local, con el que intercambia regalos. Termina cristianizando a miles de indios.

Sin embargo, el rey de la vecina población de Mactán desafía a los expedicionarios, ante lo cual Magallanes acude con pocos hombres allí, en lo que resulta ser un gran exceso de confianza, porque al desembarcar en la playa de Mactán son sorprendidos por miles de guerreros indios que les estaban esperando. La superioridad numérica hace que los lentos arcabuces sean ineficaces, y los expedicionarios deben retroceder. Al parecer, Magallanes muere valientemente defendiendo la retirada de sus hombres, siendo alcanzado en la frente por una lanza, y cae allí junto con otros siete compañeros.

El rey de Cebú, se dice que probablemente forzado por otros reyes locales, e instigado también por el esclavo Enrique, que se queda con ellos, traiciona a los expedicionarios al invitarlos a una supuesta comida de desagravio para reforzar lazos tras la muerte de Magallanes. Todos sospechan que puede tratarse de una emboscada, pero también consideran que sería un acto de cobardía no acudir, de modo que muchos de los mandos asisten. Los peores pronósticos se cumplen, y mientras el rey distrae a los expedicionarios, entran cientos de guerreros en la sala y pasan a cuchillo a todos ellos. El resultado es desolador: mueren asesinados nada menos que 26 hombres.

Los indios sacan a la playa frente a las naves donde permanecían los demás expedicionarios al capitán Juan Serrano, herido y maniatado, que les implora a gritos que no le abandonen allí. Sin embargo, ante la imposibilidad de hacer frente a tal cantidad de guerreros, no tienen más remedio que terminar por emprender la huida. Fue una dura y difícil decisión, tomada por el piloto Juan Lopes Carbalho, que se erige como capitán desde este momento, y consta que le será discutida más tarde por Espinosa.

Los supervivientes mantendrían siempre la esperanza de que sus compañeros no hubieran muerto. De hecho, algún tiempo después Carlos I pedirá a Hernán Cortés que envíe a Cebú la que terminó siendo la expedición de Álvaro de Saavedra, para buscar a los nuestros y, en el peor de los casos, averiguar qué ocurrió. Pero, sobre todo, en el testamento de Juan Sebastián Elcano encontramos que dejó a su amigo el Piloto de Su Alteza Andrés de San Martín, uno de los asistentes a este convite, un almanaque, un libro de astrología y paños "si le toparen". Algo realmente conmovedor. En Cebú han estado 24 días.

Cebú, Filipinas - Isla de Bohol - Panglao - Mindanao - Isla de Kagayan - Isla de Palawan - Brunei.

Salida el 1 de mayo de 1521 - Llegada el 9 de julio de 1521.

Un día después de estos sucesos se dirigen al sur y dan con la isla de Bohol. La tri-

Capacete o casco morrión. Museo del Ejército, nº inv. 110478.



El espaldar de coselete (izq.) y el peto (dcha.) constituían el equipamiento defensivo de la época. Museo del Ejército, nº inv. 110862 y 90103.



Escudo de los Kenyah-kayan de Borneo, de caña y madera pintada. Museo Naval, Madrid (MNM 1816).



Tabas procedente de las islas Filipinas, ejemplo del armamento indígena. Museo Naval, Madrid (MNM 1681).



pulación se ha visto reducida drásticamente, hasta los 116 o 117 hombres, los cuales son insuficientes para gobernar las tres naves que les restan, de modo que deciden quemar la *Concepción*. Desde aquí ya solo quedan la *Trinidad* y la *Victoria*.

El nuevo capitán Lopes Carvalho demuestra no saber qué hacer. No sabemos con qué criterio se aparta del camino al sur que les llevaría hacia el ecuador, donde, recordemos, sabían que estaban ubicadas las Molucas. Recorren de isla en isla la zona del mar de Joló, al parecer perdidos y sin tener claro hacia dónde poner rumbo. No se fían de los indios que encuentran, y la situación de escasez empieza a ser muy preocupante otra vez. Terminan por encontrar la isla de Palawan donde se pueden surtir al fin de abundantes provisiones. Allí tienen noticias de la riqueza de la cercana Brunei, en la isla de Borneo, donde acuden.

Brunei efectivamente resulta contar con una gran población, y con un grado de civilización muy superior al de los lugares que han visitado hasta entonces. Son bien tratados allí, pero terminan mal: al ver cómo acudían cerca de las naos entre cien y doscientos praos -canoas con balancín- con unos mil hombres en ellas, se asustan y las atacan, causando varios muertos y tomando prisioneros. Sin embargo, pronto se esclarece que los praos no tenían intención de atacar a los españoles, sino que venían celebrando haber ganado una misión de guerra. Fue un error que terminó con las buenas relaciones, y con los españoles saliendo de allí precipitadamente, incluso sin esperar al pequeño grupo de expedicionarios que estaban en tierra en ese momento, que quedaron allí abandonados y entre los cuales se encontraba el propio "hijito" de Carvalho que habían recogido en Brasil. Permanecieron en Brunei 20 días.

Brunei - Isla de Joló - Isla de Kagayan - Islas Célebes septentrionales - Tidore, Islas Molucas.

Salida el 29 de julio de 1521 -

Llegada el 8 de noviembre de 1521.

Lo sucedido en Brunei no gusta a nadie, y Lopes Carvalho recibe nuevamente duras críticas. Además, continúa

el recorrido caótico de la expedición, hasta que poco después de salir de Brunei una de las naves encalla. Localizan un puerto apropiado en una isla de difícil identificación -entre Borneo y Palawan- y se produce una nueva demora para repararlas, -al parecer, 37 días-. En estas fechas hay un acuerdo por el que cesan a Lopes Carvalho de la capitánía general, que es asumida por el alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa, quien desde la salida de Cebú ya había desempeñado la función de capitán de la nao *Trinidad*. Por su parte, Juan Sebastián Elcano es nombrado capitán de la nao *Victoria*. Además, hay que mencionar el destacado papel que desde aquí asumen el escribano Martín Méndez y el maestre genovés Juan Bautista de Punzorol.

Con esta nueva organización, el plan es claro: buscarán sin demora las Molucas, y volverán a España cargados de especias. Libran un combate con una nave que se dirigía a Brunei, y toman en ella rehenes que les sepan dirigir a las Molucas. Más adelante, el 28 de octubre tocarán nuevamente la isla de Kagayan y pagarán a dos pilotos para que les guíen. En sólo diez días, estaban ya viendo los picos volcánicos de aquellas islas, las islas de la Especiería. A su llegada a Tidore los españoles son muy bien recibidos por el rey local, un tal Almansur al que evidentemente enseguida llaman Almazor. Es musulmán, porque los árabes habían llegado mucho antes allí para comerciar con las especias. Los portugueses, de los que por cierto no estaban teniendo noticias, no debían haberlo tratado muy bien, porque el rey les pide de todas las formas posibles que se queden para protegerle de éstos. No solo ofrece vasallaje al Emperador Carlos I, sino que incluso propone que Tidore pase a llamarse Castilla.

Estando en Tidore llega un portugués que se comporta de forma amistosa, Pedro Alfonso de Lorosa. Les informa de que Portugal hacía diez años que había localizado las Molucas, y aunque no había podido aún tomar posesión de ellas, sí que había establecido un almacén en la isla vecina de Ternate. Los españoles se dan cuenta de que debían apremiar su salida para evitar problemas, así que el 25 de noviembre empiezan a cargar las naves de clavo, y el 8 de diciembre, después de haber atrasado la salida casi una semana, parten rumbo Sur, con cientos de canoas rodeándoles en la despedida. Sin embargo, justo al zarpar la *Trinidad* advierte un problema. Le cuesta avanzar. Ambas naves maniobran y dan la vuelta, y ya fondeadas se descubre que la *Trinidad* hacía aguas de forma muy peligrosa. El rey Almansur dispuso buzos para localizar la entrada de agua, sin éxito. Por fin descubren que el problema es más grave que una simple vía de agua, puesto que probablemente por la sobrecarga, agravada quizás por una mala reparación tras haber encallado en el mar de Joló, las cuadernas se habían descajado. Ello obligaba a descargar la nave, y pese a que el rey trae carpinteros para ayudar, la reparación de la *Trinidad* iba a precisar meses.

Armadura de bronce de grupos moros, de la provincia de Sulú (Mindanao oeste, Filipinas). Museo Nacional de Antropología, Madrid.



Así las cosas, por decisión conjunta entre todos, y con el fin de no perder allí tiempo para dar nuevas al Rey de lo conseguido, disponen que la *Victoria* zarpe ya para volver a España rumbo oeste, mientras que la *Trinidad*, una vez quedara reparada, volvería cruzando el Pacífico hasta el Darién, en el actual Panamá, único lugar de la costa pacífica americana en posesión española por entonces -y cerca de donde Balboa lo descubrió-. Y es crucial porque demuestra que nuestros hombres eligen volver por el camino más peligroso, por el hecho de intentar dar la primera vuelta al mundo. La ilusión por conseguir esta hazaña fue clave en la elección del camino de vuelta, un derrotero que no les iba a permitir tocar tierra hasta España.

Por precaución se redujo la carga de clavo de la *Victoria* de unos 700 a unos 600 quintales -unas 27 toneladas- y, por fin, el 21 de diciembre de 1521, zarparon con 47 tripulantes y 13 indios, con velas nuevas, en las que se lucía una gran cruz de Santiago y la inscripción *Esta es la Figura de Nuestra Buena Ventura*. En la despedida de sus compañeros que debían quedar allí con la nao *Trinidad*, que hay que imaginársela, cuenta Pigafetta, "...y nos separamos, al fin, llorando". Un momento emocionante para la Historia.

El trágico destino de la nao *Trinidad*.

Debemos abrir aquí un paréntesis para comentar lo acaecido a la tripulación que quedó en Tidore al cargo de la *Trinidad*. A comienzos de abril estaba por fin reparada, y se cargó esta vez con unos mil quintales de clavo -200 menos que antes-. El 6 de abril zarpó con 55 hombres, dejando allí a cinco españoles al cargo de un depósito de clavo, con varias piezas de artillería para que pudieran defenderse de un hipotético ataque portugués del que, recordemos, había avisado Pedro Alfonso de Lorosa, quien por cierto se unió a los de la *Trinidad*.

Demostrando una gran intuición marinera, Espinosa y Juan Bautista de Punzorol condujeron la nao por el Pacífico hasta el paralelo 42º Norte, en la ruta de vientos habitualmente favorables que descubriría más tarde Urdaneta, pero una enorme tormenta de doce días de duración dejó la nave destrozada y casi ingobernable. Dieron la vuelta y tras descubrir las catorce islas Marianas, y fallecer en el mar treinta y un hombres por falta de alimentos, los portugueses les apresaron cerca ya de Ternate, con tan solo veinte supervivientes a estas alturas. Remolcaron la nao hasta Ternate, donde se hundió al proceder a descargarla. Los supervivientes fueron hechos prisioneros, y tratados con extrema dureza, obligándoles a realizar trabajos forzados, que continuaron en Java, Malaca y Cochín. Fallecieron casi todos. Uno de ellos consiguió



Tras más de dos años de viaje, llegaron a Tidore, en las islas Molucas, donde cargaron las naves con el preciado clavo. Representación de las Molucas en el *Premier Voyage autour du monde*, de Antonio Pigafetta. Biblioteca Nacional de España.

volver a España por sus medios a bordo de una nao portuguesa: el marinero Juan Rodríguez "el Sordo", quien no sabemos si era realmente sordo, pero sí nos podemos hacer una idea de su gran astucia para conseguir volver. Otros cuatro fueron llevados todavía presos a Portugal: el propio Espinosa, Ginés de Mafra, el piloto genovés León Pancaldo y el lombardero Hans Vargue, que murió allí. El Emperador rescataría a estos tres supervivientes, que regresaron a España en 1527.

Tidore, Islas Molucas - Isla de Timor.

Salida el 21 de diciembre de 1521 - Llegada el 25 de enero de 1522.

Volvemos con la nao *Victoria*, que termina de zarpar de Tidore. Durante varios días recorren diversas islas del archipiélago de las Molucas, en las que recogen muestras de las especias que en cada una se dan para llevarlas al Emperador, sin dilatar tiempo en ello y ganando sur. Hay tantas islas en esta zona que durante las noches se quedan al paio para evitar embarrancar. Sufren una fuerte tempestad. Llegan a la isla de Malla -hoy Pulau Wetar- con la ayuda de pilotos moluqueños, donde necesitan realizar reparaciones a la *Victoria* y permanecen durante quince días. Esta isla se encuentra ya muy cerca de Timor, donde llegan el 25 de enero. No paran demasiado tiempo allí, y a los once días parten hacia el océano.

Isla de Timor - Islas de Cabo Verde.

Salida el 7 de febrero de 1522 - Llegada el 10 de julio de 1522.

Travesía de 153 días.

Elcano y su grupo de hombres demuestran una audacia extraordinaria por cómo se plantean la vuelta. Tienen un objetivo fundamental cuando sale de Timor: llegar a España navegando hacia el Oeste, evitando las rutas portuguesas para evitar ser apresados, para lo cual no harán escalas y viajarán alejados de la costa. Y, si lo consiguen, serán los primeros en completar la vuelta al mundo.

Elcano sabe que es una misión casi suicida, en la que se va a enfrentar a un océano desconocido hasta entonces en las latitudes Sur que se propone recorrer -el océano Índico y, de hecho, estará a punto de descubrir Australia-, tendrá que doblar el temido cabo de Buena Esperanza, con fama de ser uno en los que las corrientes y los vientos son siempre imposibles para la navegación, y después deberá remontar el Atlántico, alejado siempre de la costa. Pero la ilusión no sólo por volver sino por saberse los primeros en dar la vuelta al mundo y por entrar así en la Historia llevará a estos hombres a alcanzar su objetivo, aunque no sin imprevistos y, por supuesto, sin un sufrimiento extremo y el acecho de una muerte casi segura.

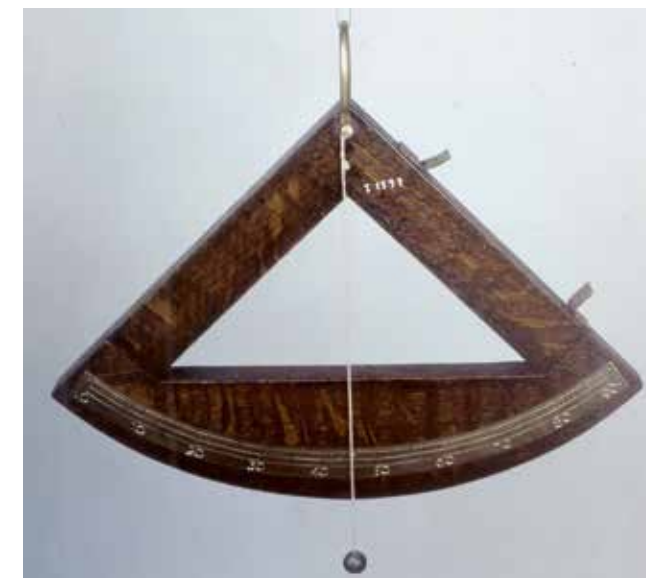
El océano Índico les recibe inicialmente con vientos flojos, propios de las latitudes ecuatoriales en que se encuentran. Derrotan hacia el suroeste, buscando desde el primer momento ese sur que les aleja de la posibilidad de encontrarse con expediciones portuguesas, y no pasan lejos de Australia. Estuvieron cerca de descubrirla. Conforme van ganando sur, el mar se va volviendo cada vez más hostil. Los vientos y las corrientes no les van a ser favorables casi en ningún momento en el Índico. Al cabo de mes y medio de travesía divisan a lo lejos una isla, a la que acuden, la rodean, pero no encuentran fondo en ella y tienen que continuar viaje sin detenerse. Se trata de la que después se llamó Isla de Ámsterdam, muy inhóspita y que aún hoy está deshabitada.

Les cuesta mucho seguir avanzando. Llegan a bajar al paralelo 40, donde les esperan grandes vientos y corrientes contrarios que les obligan a amainar durante días y les devuelven hacia el este. Es la temible franja conocida como los *Rugientes Cuarenta*, que después fue muy usada por los ingleses para hacer el viaje a Australia en dirección este, pero nuestros navegantes la recorrieron en sentido contrario. Llegaron a pasar ocho días amainados en dos episodios diferentes de fuertes borrascas, con gran frío y mala mar. Tras la última, Elcano decidió abandonar este paralelo y pasar al 36. Muchos otros

días, el viento les obligaba a ceñir contra él, navegando en zig-zag. Quizá el peor efecto de todo esto fue que las corrientes contrarias les falseaban las mediciones de velocidad que tomaban. Creían avanzar más de lo que lo hacían. Así, el 4 de mayo creen que han sobrepasado ya el Cabo de Buena Esperanza, muy al sur de él tal como pretendían, y por ello ponen rumbo al Noroeste creyendo estar en el Atlántico. Sin embargo, con gran decepción dan con la costa tres días después. Concluyen enseguida estar a la altura del río Infante -el Gran Río Fish en la actualidad, en la costa de Sudáfrica- y en ello es evidente que portan cartas portuguesas puesto que los españoles nunca antes habían navegado por estas costas.

Pese a que la mayoría de ellos están ya enfermos, su idea de alejarse de la costa es firme, y enseguida deciden continuar sin haber tomado tierra: *"Tomamos la vuelta de la mar por estar en nuestra libertad"*, dice Albo. Sin embargo, empiezan a sufrir las tempestades propias del temido cabo de Buena Esperanza, y continúa: *"En esta costa hay muchas corrientes que el hombre no les halla abrigo ninguno, sino lo que la altura le da"*. El viento es tan fuerte que parte el mástil y verga del trinquete. La mar es infernal y piensan que no van a lograr doblar el cabo. Se plantean incluso arrojar la carga de clavo, pero deciden no hacerlo. Buscan la gloria, y no quieren volver sin su preciado cargamento. Es el todo o nada. Nos cuenta Pigafetta: *"Hallándose la mayor parte de la tripulación inclinada más al honor que a la vida misma, determinamos hacer cuantos esfuerzos nos fuera posible para regresar a España."*

Estiman que pasan a solo 8 leguas del cabo -44 km- aunque no pueden verlo, y por fin el 19 de mayo cambian rumbo al noroeste, ya por fin, esta vez sí, en el Atlántico. El océano Atlántico les trae vientos muy propicios. Avanzan con gran velocidad pese a no contar con el trinquete. De hecho, si las lecturas del sol son correctas, entre el 25 y el 26 de mayo recorren la friolera de 100 millas náuticas -unos 560 km-, siendo el día de mayor distancia recorrida en toda su vuelta al mundo. Sin embargo, la extrema dureza de la singladura y la escasez de alimentos -solo cuentan ya por comida con arroz hervido en agua de mar- empieza a causar fatales consecuencias en la tripulación. Hasta el 12 de mayo no se registra ninguna muerte, pero desde este día su goteo es incesante. Se producen muertes los días 12, 13, 17, 18, 20 de mayo, 1 de junio, 7, 8, 9... a este ritmo morirán todos pronto.



Cuadrante náutico, utilizado para medir la latitud. Museo Naval, Madrid (MNM 9637).

Elcano se ve obligado a tomar una decisión contraria a sus intenciones: acercarse a la costa para avituallarse. Están cerca de Guinea. Pero tienen muy mala suerte, porque no hallarán más que manglares, bosques de árboles resistentes al agua salada que crecen en los bajíos de las desembocaduras de los grandes ríos de esta zona, lo cual les impide acercarse a tierra firme. Persisten en ello, dedicando desde el 14 de junio al 1 de julio a recorrer estas costas africanas en busca de un lugar donde detenerse, sin éxito. Y las muertes siguen.

Ante tal situación, el 1 de julio Elcano somete a votación entre los supervivientes qué hacer, si continuar viaje a España sabiendo que quizá mueran en el intento, o recalar en las islas de Cabo Verde, de las que están muy cerca, pero donde se encuentran los portugueses a los que tanto temen. Deciden ir allí, pero tratando de engañarles, diciéndoles que vuelven de América y la avería del trinquete les ha forzado a pedirles ayuda.

El 9 de julio llegan a las islas de Cabo Verde. La *Victoria* fondea, y parte de la tripulación acude a la costa a bordo de su bajel para traer provisiones. Los portugueses atienden de buena fe a los expedicionarios y les proveen de alimentos y agua. “*Nos dieron mantenimientos cuantos quisimos*” escribe Albo. Aquí escriben sobre su extrañeza al ver que los portugueses dicen que están a 10 de julio, mientras que según su cuenta es día 9. Más tarde averiguarían que al haber dado la vuelta al mundo hacia poniente habían perdido un día. Al respecto, Pigafetta nos deja una bonita cita: “*Después supimos que no existía error en nuestro cálculo, porque navegando siempre hacia el oeste, siguiendo el curso del sol y habiendo regresado al mismo punto, debíamos ganar veinticuatro horas sobre los que permanecían en el mismo sitio, y basta reflexionar para convencerse de ello.*” Pero los expedicionarios no van a encontrar aquí descanso. Los portugueses enseguida les van a descubrir.

Islas de Cabo Verde - Sanlúcar de Barrameda.

Salida el 13 de julio de 1522 - Llegada el 6 de septiembre de 1522.

Travesía de 55 días.

A los tres días de permanecer en Cabo Verde, el bajel que se había acercado nuevamente al puerto no volvía. Las autoridades de la isla habían descubierto la verdad y estaban reteniendo a los 13 hombres que en él iban -pocos meses después el Emperador Carlos V conseguiría su rescate-. Al parecer, los españoles habían pretendido comprar algunos esclavos para aliviarles en la labor de achicar agua con las bombas, algo que desde hacía días les estaba extenuando debido a una vía de

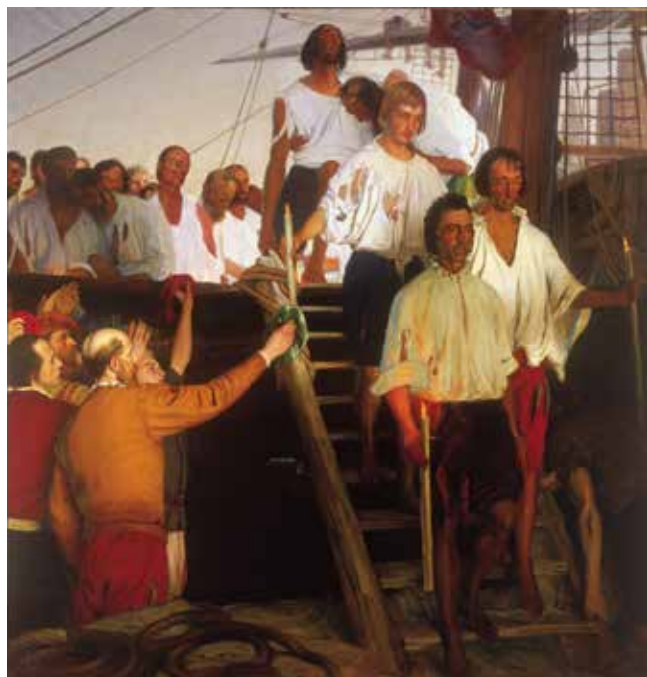
agua que se había abierto en el casco de la *Victoria* y que no podían reparar. Y para realizar el pago cometieron el error de usar clavo. Los portugueses enseguida les descubrieron.

En la *Victoria* aguardaron toda la noche la vuelta de sus compañeros navegando cerca de la isla, y temiéndose lo que estaba ocurriendo. Por la mañana del día siguiente se acercaron al puerto, donde acudió una embarcación portuguesa que les avisó de que sus compañeros habían sido detenidos, y que las autoridades les pedían entregar la nave. Elcano larga velas inmediatamente, emprendiendo así la huida. Son muy pocos para gobernar la nao, pero tendrán que arreglárselas. Y decide despistar a los portugueses. Toma rumbo sur.

Navegando a vela, el camino a España desde Cabo Verde no pasa por las islas Canarias, como habría sido lo más interesante para la *Victoria*. En esa franja se encuentran alisios constantes en dirección suroeste, de modo que es un camino cerrado para un velero. El camino de vuelta se conoce como *volta do mar, volta do mar largo, volta do largo o volta da mina* y fue descubierto en el siglo XV por los portugueses en sus viajes de exploración de la costa africana. Consiste en cruzar la banda de alisios en dirección noroeste hasta las Azores, o más adelante en función de cómo afecte el anticiclón que siempre encontraremos por allí, para después virar al este camino de Portugal. Elcano sigue fielmente esta ruta.

Tendrá que atravesar el archipiélago de las Islas Azores, que no suponían peligro pese a también ser portuguesas, puesto que era la ruta normal para la vuelta desde América para los barcos españoles. El viento le ayuda y lo hace a gran velocidad, sin cruzarse con ningún barco. Pero están ya en agosto y el anticiclón de las Azores les deja sin viento a los pocos días. Pasan una semana sin apenas avanzar. Están ya cerca de la gloria, pero la desesperación y el agotamiento por las bombas de achique, que deben hacer funcionar noche y día, les están dejando exhaustos.

Al fin se levanta el viento y navegan hacia el Cabo de San Vicente. Todavía pasan 14 días, pero al fin, el 4 de septiembre, divisan el cabo, y dos días después, el 6 de septiembre de 1522, entran al puerto de Sanlúcar de Barrameda. Los sanluqueños ven llegar una nave fuertemente escorada, parcialmente desarbolada, y de la que asoman 18 escuálidos hombres “*flacos como jamás hombres estuvieron*” (Elcano) que les dicen ser los supervivientes de la armada de Magallanes, y que vuelven de haber dado la vuelta al mundo cargados de especias. Les acompañaban al menos tres indios de las islas Molucas -Francisco, Manuel, y Juan de Pegu- de los 13 que habían embarcado en Tidore nueve meses atrás. De inmediato se corre la voz como la pólvora por la ciudad, que



El regreso a Sevilla de Juan Sebastián de Elcano. Elías Salaverría Inchaurreandieta, 1919. Museo Naval, Madrid (MNM 527).

se presta a atenderlos. Aunque es de suponer que allí no les faltó de nada, nos consta incluso cuál fue la comida que se ocupó de pagar la Casa de Contratación en este primer momento: 12 arrobas de vino, 75 hogazas de pan y roscas, y un cuarto de vaca.

Sanlúcar de Barrameda – Sevilla.

**Salida el 6 de septiembre de 1522 -
Llegada el 8 de septiembre de 1522.
Travesía de dos días.**

Ya han dado la vuelta al mundo pero, orgullosos de su gesta, quieren continuar hasta Sevilla, de donde partieron tres años y veintiocho días atrás. Así, les remolcan durante dos días en la travesía del Guadalquivir. Entran al puerto de Sevilla fundiendo en salvas la pólvora que les quedaba. Nuestros héroes tienen presente una promesa hecha a la Virgen durante una tempestad que casi termina con ellos cuando viajaban a Timor, y piden

cirios. Así, desembarcan uno a uno en procesión, descalzos y con cirios en la mano, hasta la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria, en Triana, para dar gracias a la Virgen. Traen un preciado cargamento de 27 toneladas de clavo, una increíble fortuna para la época. Pero, tal como cuenta Elcano al Emperador Carlos V en la carta que le escribe desde la *Victoria* anunciando su regreso, "...aquello que más debemos estimar y tener es que hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo".

El Emperador demostró quedar fascinado con esta noticia, contestando a Elcano de inmediato por carta, para darle "*infinitas gracias*" y solicitarle que acudiera personalmente a verle "...y porque yo me quiero informar de vos muy particularmente del viaje que habéis hecho y de lo en él sucedido, os mando que luego que ésta veáis, tomeis dos personas de las que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón, y os partáis y vengáis con ellos donde yo estuviere" ordenando a los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla que se ocuparan de todo. Elcano eligió como acompañantes al piloto Francisco Albo, y al barbero -o médico- Hernando de Bustamante, además de a los indios moluqueños "*que deseaban ver al Emperador y estos reinos*" (Herrera).

No cabe mayor heroicidad, capacidad de sacrificio y audacia. Con su regreso, estos 18 hombres circunnavegantes, acompañados por tres molucos, no solo entraron al puerto de Sevilla, sino que lo hicieron para siempre en la Historia de la Humanidad.

Notas.

- ¹ "Primer Viaje en Torno del Globo" o Relación de Antonio Pigafetta: Primo Viaggio intorno al globo terráqueo. Versión en italiano, dirigida al Gran Maestre de la Orden de Rodas. El original se encuentra en la Biblioteca Ambrosiana de Milán, y su primera transcripción fue realizada por Carlo Amoretti, año 1800. *Primer Viaje en Torno del Globo*. Traducción de la versión en francés publicada por Amoretti, por Federico Ruiz Morcuende, año 1922.
- ² Francisco Albo: Derrotero del viage de Fernando de Magallanes en demanda del Estrecho. Desde el parage del Cabo de San Agustín. El documento original se encuentra en el Archivo General de Indias PATRONATO,34, R.5. Versión transcrita recopilada por Cristóbal Bernal Chacón, *Crónicas de la Primera Vuelta al Mundo según sus Protagonistas*. Autoeditado, 2016.
- ³ *Relación de Ginés de Mafra. Libro que trata del descubrimiento y principio del Estrecho que se llama de Magallanes*. Anónimo. Establecimiento Tipográfico de Torrent, Madrid, 1920.
- ⁴ Información que mandó tomar Magallanes en el puerto de S. Julián sobre el atentado que cometió Gaspar de Quesada, capitán de la nao Concepción en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1837), *Colección de los Viajes y Descubrimientos Que Hicieron por Mar los Españoles Desde Fines del Siglo XV*, Tomo IV.
- ⁵ Declaración que el Alcalde de Leguizamo tomó al capitán, maestre y compañeros de la nao Victoria. Declaraciones Elcano, Albo y Bustamante, en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1837), *Colección de los Viajes y Descubrimientos Que Hicieron por Mar los Españoles Desde Fines del Siglo XV*, Tomo IV.
- ⁶ Testamento de Juan Sebastián Elcano, otorgado en 1526 a bordo de la nao Santa María de la Victoria en la Expedición de Loaysa en Documentos sobre Juan Sebastián Elcano: testamento y otros instrumentos relativos a su familia. Testamento Elcano - original manuscrito Archivo General de Indias PATRONATO,38,R.1 Testamento Elcano, transcripción por Borja Aguinalde, disponible en https://www.academia.edu/35865782/El_Archivo_personal_de_Juan_Sebasti%C3%A1n_de_Elcano_14871526_marino_de_Getaria_Actas_del_II_Congreso_internacional_sobre_la_I_Vuelta_al_Mundo_Sanl%C3%BAcar_de_Barrameda_2017._Sevilla_2017_pgs._65-93.
- ⁷ HERRERA, A. de, (Cronista Mayor de Su Majestad de las Indias y de Castilla, s XVI y XVII). *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Décadas II y III.

Carta de Elcano al rey Carlos I
relatando su llegada a España
tras el viaje. Sanlúcar de
Barrameda, 6 septiembre 1522.
Archivo General de Indias,
Patronato 48, R20.

unos hermanos por muchas cosas...
de matar a los otros...
de la vida...
de la muerte...
de la vida...
de la muerte...

lo que yo he visto...
de la vida...
de la muerte...
de la vida...
de la muerte...

my. l. n. p. y. l. l. p. m. g. e. f. n. d.

Sube a tu altar...
de la vida...
de la muerte...

que yo he visto...
de la vida...
de la muerte...
de la vida...
de la muerte...

Sube a tu altar...
de la vida...
de la muerte...

que yo he visto...
de la vida...
de la muerte...

que yo he visto...
de la vida...
de la muerte...

que yo he visto...
de la vida...
de la muerte...

que yo he visto...
de la vida...
de la muerte...

que yo he visto...
de la vida...
de la muerte...

que yo he visto...
de la vida...
de la muerte...

que yo he visto...
de la vida...
de la muerte...

que yo he visto...
de la vida...
de la muerte...

que yo he visto...
de la vida...
de la muerte...

que yo he visto...
de la vida...
de la muerte...

