

NAVEGANDO TRAS LOS SUEÑOS DORADOS DEL CLAVO: EL ÚLTIMO VIAJE DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO (1525-1526) Y SU AMISTAD CON FERNANDO DE BUSTAMANTE | 1

Dr. Juan Carlos Rodríguez Masa

juancarlosrm@unex.es

1. Introducción

El grandioso viaje de la nao *Victoria*, una proeza que se fraguó entre 1519 y 1522, protagonizó una aventura que culminó, probablemente, con la mayor epopeya náutica de la Historia de la Humanidad: la prueba práctica de la esfericidad de la Tierra. La bodega venía repleta de la preciada carga, clavo de olor casi en su totalidad. Indudablemente, con la llegada a España de la nao *Victoria*, capitaneada por el vasco Juan Sebastián Elcano, se disiparon todas las dudas y temores: las exóticas especias de Oriente habían llegado a Castilla, y con ellas una sinfonía de olores, sabores y “sueños dorados”. Efectivamente, el 6 de septiembre de 1522, después de recorrer un total de 14.460 leguas (más de 80.000 kilómetros) en tres años menos catorce días, de los aproximadamente 243 hombres que partieron en las cinco naves que componían la “*Armada de la Especiería*”, solo dieciocho regresaron a la gaditana Sanlúcar de Barrameda. Entre ellos se encontraba el extremeño Fernando de Bustamante y Cáceres, que se convirtió en el primer profesional sanitario en dar la vuelta al mundo. Además, debió crear una sólida amistad con Elcano, ya que fue uno de los elegidos por éste para acompañarle ante el rey Carlos I.

La gesta de la *Victoria* llevó al gobernante Carlos I de España, deseoso de adquirir para su Corona las *islas del clavo*, a fletar una nueva armada al Maluco, al mando de la cual situó al comendador frey García Jofre de Loáisa, en la que figuró Elcano como segundo y piloto mayor. Después de tres años de preparativos y el avituallamiento necesario, el 24 de julio de 1525 la expedición levó anclas del puerto de La Coruña, sede de la nueva Casa de Contratación de la Especiería. La escuadra estaba compuesta por siete navíos y contaba con unos 450 hombres, entre los cuales se encontraban algunos veteranos de la primera circunnavegación, como el alcantareño Fernando de Bustamante, que se enroló como tesorero de una nave. El derrotero de la expedición terminó siendo una aventura sembrada

de deserciones, calamidades y desastres, una accidentada singladura que acabó, entre otros, con la vida de Elcano en agosto de 1526, cuyo cuerpo descansó para siempre en el mismo *Mar Pacífico* en el que había alcanzado la gloria.

2. Tras el aroma de las especias de Oriente: la Primera Vuelta al Mundo (1519-1522)

El origen de la presencia histórica española en los lugares oceánicos del Pacífico se debe relacionar con los grandes viajes y descubrimientos (para los europeos) de los siglos XV y XVI, cuando la Corona de Castilla, en la búsqueda de las codiciadas especias de Oriente, organizó diversas expediciones marítimas, que enrumbadas hacia el oeste por el Atlántico consiguieran arribar a los “centros comerciales” de *Cipango*, *Catay* y *Mangi* localizados en las maravillosas y riquísimas tierras del Gran Kan mongol, referidas por Marco Polo en 1298 en su *Libro de las Maravillas*, donde ya se mencionaba la pimienta y el jengibre de la India, así como el oro de la *isla de Ciampagu*^[1].

Desde la antigüedad, las especias de Oriente que llegaban a Europa para sazonar, conservar los alimentos, aliviar el dolor y curar enfermedades (campo de la farmacopea) gozaron de una gran demanda. Las especias eran, junto a la sal y el humo, el único producto conservante, y en Europa no había especias. Las especias también sirvieron para invocar a los dioses y para expulsar a los demonios, para alejar la enfermedad y para protegernos de las pestes. Todo ello sin olvidar sus efectos afrodisíacos[2]. Este comercio entre Europa y Asia se hacía por medio de intermediarios que transportaban estos productos hasta el Mediterráneo oriental[3]. Su escasez y la dificultad para transportarlas motivaron su alto precio, superior en algunos casos a los metales preciosos. Por todo ello, las especias influyeron en el dominio del Mundo Antiguo, determinaron buena parte de los flujos comerciales de la Edad Media, e impulsaron el descubrimiento de nuevos mundos, por lo que han sido determinantes en buena parte de la Historia de la Humanidad.

En pleno siglo XIV, los italianos de Génova y Venecia fueron, casi con exclusividad, quienes comercializaron con Oriente y trajeron a los mercados de Europa las codiciosas especias. Venecia acaparó el tráfico y se convirtió, hasta la primera mitad del XV, en la gran distribuidora, fue precisamente el deseo de escapar del monopolio veneciano lo que promovió los primeros viajes portugueses por la costa africana. En esta época, el universo

NAVEGANDO TRAS LOS SUEÑOS DORADOS DEL CLAVO: EL ÚLTIMO
VIAJE DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO (1525-1526) Y SU AMISTAD CON
FERNANDO DE BUSTAMANTE | 3

europeo se extendía de Marruecos al mar Negro y desde el Báltico al mar Mediterráneo[4].

Tras la caída de Constantinopla en manos de los turcos otomanos (1453), el comercio entre Europa y Asia declinó súbitamente. De esta manera, las dos grandes potencias europeas del momento, Portugal y Castilla, iniciaron proyectos para el establecimiento de rutas comerciales alternativas. Para solucionar esta dependencia de Oriente había dos opciones: circunvalar África para llegar a “Las Indias” por el océano Índico o navegar hacia Poniente cruzando el océano Atlántico. Pero el *Tratado de Alcoçovas-Toledo* de 1479-80, impedía a Castilla navegar por el Atlántico más allá de las islas Canarias, ya que reconocía a Portugal la posesión de Guinea, Madeira, Azores, Cabo Verde, “*e cualesquiera otras islas...de las Canarias para abajo contra Guinea*”.

Efectivamente, la búsqueda de las especias fue uno de los fundamentales motivos de la gran hazaña de Cristóbal Colón en 1492 y de su hallazgo accidental del Nuevo Mundo. Este descubrimiento planteó un conflicto entre los Reyes Católicos de España y Juan II de Portugal, por lo que el papa Alejandro VI suscribió las bulas *Intercaetera I y II* (1493). Para concretar más sus términos, Alejandro VI dictó otras dos bulas: *Eximia Devotionis* (1493) y *Dudum Siquidem* (1493) donde aclaraba que los castellanos podían extenderse hacia Occidente, no sólo sobre las islas y tierras que descubriesen, sino también sobre la propia India, igual que los portugueses[5]. El conflicto podría surgir en el punto de encuentro. Por ello, el 7 de junio y el 5 de septiembre de 1494, los reyes de España y Portugal firmaron los *Tratados de Tordesillas* (1494), uno referido al Atlántico y otro a la expansión africana[6]. Respecto al Atlántico, y para establecer el meridiano de demarcación, era necesario que: “*se hiciese una línea o raya del polo ártico al polo antártico a trescientas y sesenta leguas de las islas de Cabo Verde, y que todas las tierras e islas de la dicha línea que estuviesen hacia el levante fuesen del Rey de Portugal y todo lo otro hacia el poniente fuese del Rey de Castilla e de sus sucesores*”. Asimismo, debemos destacar que el Nuevo Mundo exigió la creación de un verdadero estado mayor, de una Casa. Por ello, el 20 de enero de 1503, los Reyes Católicos fundaron la Casa de la Contratación de Indias en Sevilla, dando comienzo al proceso de institucionalización de la administración de los nuevos territorios descubiertos[7].

A partir del regreso del célebre navegante y explorador portugués Vasco de Gama (ca. 1460/1469-1524) de su segundo viaje a Oriente en 1505, Lisboa se convirtió, mediante sus posesiones en la India, en el gran mercado de las especias europeo. Los portugueses

NAVEGANDO TRAS LOS SUEÑOS DORADOS DEL CLAVO: EL ÚLTIMO
VIAJE DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO (1525-1526) Y SU AMISTAD CON
FERNANDO DE BUSTAMANTE | 4

conquistaron Malaca (Malasia) en 1511. A partir de ese momento, las especias procedentes de *las Indias* (pluralización de India) y de las regiones selváticas de la *costa malabar* serán transportadas a Europa por el Golfo Pérsico, o por el Mar Rojo. Efectivamente, los portugueses, ya establecidos en el continente indio, penetraron directamente en el gran centro recolector de especias, monopolizando el abastecimiento. En Castilla era sobradamente conocido el hecho de que los portugueses realizaban un beneficioso negocio comercializando con la canela, la pimienta y otras especias que se obtenían de la India y otras tierras orientales (Malaca, Sumatra y Java). No obstante, los Reyes de España sabían que existían, en la inmensidad de las aguas oceánicas, unas islas denominadas las *Islas de las Especias*, *Islas Especieras* o *la Especiería* (el archipiélago de Las Molucas, ubicado actualmente en Indonesia), que producían en sus entrañas la casi exclusiva de dos preciados y soñados cultivos: el clavo de olor y la nuez moscada.

Seguidamente, con el objetivo de encontrar una ruta comercial a *La Especiería* por occidente, la Corona española preparó una expedición por la ruta del Atlántico y bordeando América. El encargado de dirigirla fue un portugués, naturalizado español, Fernando de Magallanes (1480-1521), que había estado en la conquista de la India y sabía de las islas Molucas por las noticias que le había enviado desde Ternate (Molucas) otro portugués, Francisco Serrano, con quien había compartido fatigas y andanzas por Asia. Magallanes, sintiéndose resentido por no habersele reconocido los servicios prestados a la Corona portuguesa y acompañado por el cosmógrafo Ruy Faleiro, decidió presentarse al joven Carlos I de España con la “teoría” de que, según el Tratado de Tordesillas, *el Maluco* se encontraba en la demarcación de la Corona de Castilla.

La Armada zarpó el 10 de agosto de 1519 del *muelle de las Mulas* (Sevilla). Para tal propósito, partieron entre 239 y 243 hombres^[8] y una flota de cinco barcos (*San Antonio*, *Trinidad*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*) bien armados y aprovisionados que Juan de Aranda, factor de la Casa de Contratación, los había comprado, de segunda, tercera o cuarta mano, en el puerto de Cádiz, por un total de 1.316.250 maravedís^[9]. En una de las cinco naves, la *Concepción*, embarcó un joven extremeño de 25 años, Fernando de Bustamante y Cáceres^[10] (1494-1533), vecino de Mérida^[11] y natural de Alcántara (en algunas ocasiones aparece como Hernando de Bustamante)^[12]. Fue el único extremeño de la expedición y viajó con el oficio de “barbero y cirujano”, oficio que le capacitaba para realizar operaciones de “cirugía menor”^[13]. La escuadra descendió por el Guadalquivir hasta llegar a su

NAVEGANDO TRAS LOS SUEÑOS DORADOS DEL CLAVO: EL ÚLTIMO
VIAJE DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO (1525-1526) Y SU AMISTAD CON
FERNANDO DE BUSTAMANTE | 5

desembocadura, en “Puerto Lucero” (Sanlúcar de Barrameda, Cádiz), puerto del océano Atlántico. Durante más de un mes, Magallanes y los capitanes de las naos concluyeron de avituallar la escuadra.

La Armada partió definitivamente de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519. Se avituallaron en Tenerife, pasaron frente a las islas de Cabo Verde y a las costas de Sierra Leona. Tras cruzar el Atlántico, llegaron a la costa brasileña donde fondearon en una bahía - que el piloto Albo situó en 23º, al sur del Ecuador- el día 13 de diciembre de 1519, día de Santa Lucía, por lo que la bautizaron con este nombre, donde permanecieron 14 días. Siguieron hacia el sur, pasando por el Río de la Plata (frontera entre Uruguay y Argentina). El duro otoño austral se acercaba. El 31 de marzo de 1520, llegaron al Puerto de San Julián (Argentina), en honor a San Julián el Hospitalario, bendición de los peregrinos. Allí permanecieron casi cinco meses, esperando que pasase el frío invernal. Al tocar tierra se encontraron con las enormes huellas de los indios tehuelches en la arena. Posiblemente, de ahí derivaría el nombre de “patagones” (del portugués, pata gau, es decir: pata grande) y, por extensión, el del territorio entero (Patagonia). Varios oficiales de la Armada y representantes del Rey no entendían la larga permanencia en semejantes latitudes, sin apenas víveres ni ropa adecuada, y, sobre todo, sin conocer las intenciones del Capitán General. Por ello, exigieron a su capitán que cesara en su avance al considerar fracasada la expedición e imposible en esas condiciones encontrar el paso al *Mar del Sur*[14]. En este grupo de opositores se encontraba Gaspar de Quesada, capitán de la *Concepción*, Luis de Mendoza, capitán de la *Victoria* y Juan de Cartagena, capitán de la *San Antonio* y veedor general de la flota. Dichos capitanes lideraron una revuelta y prepararon la artillería en orden de combate, ultimando un motín (*Motín de San Julián*). El complot fracasó y Magallanes condenó a muerte a los capitanes de la *Concepción* y de la *Victoria*, los cuales, fueron descabezados y descuartizados. También decretó prisión para el capitán de la *San Antonio*, a quién dejó abandonado en aquel lugar. Su condición de grande de España salvó a Cartagena de la ejecución.

Tras una estancia llena de incidentes en el Puerto de San Julián, la expedición continuó bordeando hacia el sur el recién descubierto “Nuevo Mundo”. El 24 de agosto de 1520, se hicieron a la vela en demanda del “paso” entre el Atlántico y el *Mar del Sur*, pero los vientos contrarios les obligaron a refugiarse en la desembocadura del río Santa Cruz (Argentina), donde un temporal destruyó la nao *Santiago*, aunque la tripulación pudo salvarse. Allí

NAVEGANDO TRAS LOS SUEÑOS DORADOS DEL CLAVO: EL ÚLTIMO
VIAJE DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO (1525-1526) Y SU AMISTAD CON
FERNANDO DE BUSTAMANTE | 6

permanecieron dos meses y de donde salieron el 18 de octubre. Tres días después llegaron frente a un cabo que bautizaron de las *Once Mil Vírgenes* por ser el día de Santa Úrsula y sus compañeras. Los capitanes discuten sobre si se trata de un paso marítimo o no. Magallanes decidió que la *San Antonio*, al mando de Álvaro de Mezquita, explorase un brazo de mar, momento en el que el piloto Esteban Gómez y el tesorero Jerónimo Guerra se amotinan y resuelven, junto a la tripulación, desertar y regresar a España.

La flota compuesta de tres naves continuó adelante y, el 1 de noviembre, Magallanes bautizó al estrecho con el nombre de *Todos los Santos*, festividad religiosa del día. Al navegarlo, contempló en la orilla sur grandes fogatas, dando lugar a otro topónimo que todavía perdura: "Tierra de Fuego". Las naves continuaron por el laberíntico Estrecho y, antes de llegar a una segunda angostura, Magallanes envió a unos comisionados, entre los que estaba el barbero extremeño Fernando de Bustamante^[15], para que se adentrasen más y vislumbrasen el horizonte^[16]. Al tercer día, volvió la pequeña embarcación auxiliar (chalupa) con la esperada noticia: ¡mar a la vista! Efectivamente, el alcantareño Fernando de Bustamante (junto a otros compañeros) fue uno de los primeros hombres en avistar el *Mar del Sur*^[17]. Por fin, el 28 de noviembre, después de 36 días recorriendo el Estrecho, desembocaron las tres naves en el *Mar del Sur*. Así lo recogió el italiano Antonio Pigaffeta, cronista de la expedición: "...el miércoles 28 de noviembre de 1520 nos desencajonamos de aquel estrecho, sumiéndonos en el mar Pacífico..."^[18].

La expedición magallánica, durante el largo derrotero de tres meses por el Pacífico, no halló ningún punto de tierra firme, por lo que la hambruna y el escorbuto azotaron a la tripulación^[19]. Tras varios meses de navegación, la Armada avistó dos islas, una de ellas era, posiblemente, la isla de Guam (Marianas), donde anclaron el 6 de marzo de 1521. Estas islas fueron bautizadas inicialmente por Magallanes como *Islas de las Velas Latinas*, a causa de las velas triangulares que utilizaban sus pobladores, pero pasaron a llamarse *Islas de los Ladrones* por la sustracción de diversos objetos por parte de la población nativa: "...esa gente es pobre, pero es ingeniosa y ladrona por demás: que así llaman a estas tres "Islas de los Ladrones" ..."^[20]. Desde las *Islas de los Ladrones*, y tras siete días de navegación, la empresa arribó en el archipiélago filipino, que Magallanes bautizó como *Archipiélago de San Lázaro*^[21], por ser el quinto domingo de cuaresma, y que posteriormente se rebautizaría como Filipinas, en honor a Felipe II. El 31 de marzo, en una de las islas del Archipiélago (Massana), el capellán bajó a tierra para celebrar misa. Algunos tripulantes y Magallanes, vestidos y

NAVEGANDO TRAS LOS SUEÑOS DORADOS DEL CLAVO: EL ÚLTIMO
VIAJE DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO (1525-1526) Y SU AMISTAD CON
FERNANDO DE BUSTAMANTE | 7

armados con sus mejores galas, saltaron a tierra en formación militar acompañados de salvas. El 15 de abril de 1521, desde Massana se trasladaron a la isla de Cebú. Aquí comenzó la conversión en masa al cristianismo. Levantaron una gran cruz en medio de la plaza y bautizaron a los reyezuelos y a sus súbditos. Asimismo, les regalaron “una imagen pequeña de la Virgen con el niño Jesús” (Santo Niño de Cebú). El contacto con los nativos del archipiélago de *San Lázaro* se vio truncado en el islote de Mactán^[22], donde el propio Magallanes murió combatiendo el 27 de abril de 1521. Allí quedaron los cuerpos de siete castellanos y del Capitán General, al que cortaron la cabeza y exhibieron sobre la punta de una lanza. El 1 de mayo de 1521, el reyezuelo de Cebú los invitó a una cena con la “intención” de entregar oro al rey de España, pero con la real intención de aniquilarlos. Veinte siete expedicionarios accedieron a la invitación (emboscada) y quedaron al destino de los cebuanos.

Tras los sucesos acaecidos en Cebú, los españoles huyeron en las tres naves y rehicieron la Armada. En Bohol, a dieciocho leguas de Cebú, resolvieron quemar la nao *Concepción* por falta de hombres que la tripulasen. El 8 de noviembre de 1521 los dos últimos barcos de la flota magallánica, la *Victoria* y la *Trinidad*, llevaron a los primeros españoles a las *Islas de las Especias* (Islas Molucas). La *Trinidad* navegaba mal y se quedó en el puerto de Tidore (Molucas) para ser reparada. La nave *Victoria*, capitaneada por el vasco Juan Sebastián Elcano, emprendió su regreso a España, con 47 europeos y 13 moluqueños, desde estas míticas islas por la ruta portuguesa, es decir, circunnavegando África. La dura travesía se hizo interminable, sin escalas. El calor asfixiante se alternó con el frío, las enfermedades y la muerte.

En septiembre de 1522 la nao *Victoria*, casi tres años después de su partida, hacía su entrada en el puerto de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz): “...el sábado, 6 de septiembre de 1522, entramos en la bahía de Sanlúcar; no éramos ya más que dieciocho, la mayor parte enfermos...”^[23]. Efectivamente, sólo dieciocho hombres regresaron después de rodear el mundo, el extremeño Fernando de Bustamante estaba entre ellos. Desde aquí y en su camarote de la nao *Victoria*, el capitán Juan Sebastián escribió una misiva (*aviso*) al monarca, Carlos I de España, para informarle de manera precisa, escueta y directa de todo lo acontecido durante el viaje. En esta carta quedaron patentes las grandiosas riquezas que albergan las islas del Maluco, cuna de las especias, que descubrieron durante el derrotero^[24]. Igualmente, el capitán enfatizó su voluntad de ver al Rey con muestras tangibles del éxito de

la Armada: “...la paz y amistad de todos los reyes y señores de las dichas islas, firmadas por sus propias manos, traemos para V. M., pues desean servirle y obedecerle como a su rey y señor natural...”^[25].

Finalmente, el 8 de septiembre de 1522, la maltrecha tripulación echó anclas en el puerto trianero de las Muelas (Sevilla), venían enfermos y extenuados. Los navegantes, con las camisas rotas y sin calzado, fueron con un cirio en la mano a dar gracias a Nuestra Señora de la Victoria^[26], en el barrio de Triana, a quien se habían encomendado durante el viaje: “...en camisa y descalzos, y con sendas hachas en las manos, fueron a dar gracias a Dios a la Iglesia Mayor, porque Nuestro Señor los avia traydo en salvamento hasta aquel punto...”^[27].

Al tiempo que se custodiaba la codiciada carga en Sevilla, llegó a Valladolid la misiva que el navegante vasco había dirigido al emperador Carlos V desde Sanlúcar. El Monarca respondió rápidamente al capitán con otra carta^[28], fechada en Valladolid a 13 de septiembre de 1522, en la que ordenó a Juan Sebastián que fuera a verle a Valladolid con dos de sus compañeros, *de mejor razón*, para *darle cuenta de su viaje* e informarle personalmente del negocio de las especias^[29]. Juan Sebastián eligió, de entre los diecisiete supervivientes de la expedición, a Francisco Albo (piloto griego) y a Fernando de Bustamante (barbero extremeño)^[30], los cuales, emprendieron el camino hasta Valladolid, pero no iban solos, pues llevaron consigo a tres indígenas de las Islas Molucas. Durante la audiencia, los tres navegantes obsequiaron al Rey con exóticos productos, los cuales, debieron impresionar al Emperador, como especias (clavo de olor, pimienta, canela, nuez moscada), armas indígenas (espadas), así como cinco extrañas aves disecadas, llamadas *manucodiatas* por los habitantes del Maluco^[31].

3. La nueva armada al Maluco: avituallamiento y pertrechos

Indudablemente, con el retorno a España de la nao *Victoria* se disiparon todas las dudas y temores: las exóticas especias de Oriente habían llegado a Castilla. El clavo de las Islas Molucas se vendió en la feria de Medina de Rioseco (Valladolid) en dos tandas separadas por algunas semanas, y su venta alcanzó los siete millones ochocientos mil maravedís (unos diez millones de euros)^[32]. La venta de la mercancía produjo unos resultados económicos que permitieron repartir compensaciones muy sustanciosas entre cuarenta beneficiarios, o sus herederos, que tomaron parte de aquel rescate de especias, por un valor acumulativo de 2.793.157 maravedís, incluyendo los 15.750 maravedís atribuidos a Juan Pegu, uno de los

NAVEGANDO TRAS LOS SUEÑOS DORADOS DEL CLAVO: EL ÚLTIMO VIAJE DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO (1525-1526) Y SU AMISTAD CON FERNANDO DE BUSTAMANTE | 9

tres indígenas del Maluco llegados a España^[33]. En marzo de 1523, la Casa de Contratación de la Especiería comenzó a hacer los pagos. Juan Sebastián cobró 114.707 maravedís (unos ciento cincuenta mil euros) de la liquidación del sueldo como maestro y capitán y 508.720 maravedís^[34] (unos seiscientos sesenta mil euros) de quintaladas^[35].

La gesta de Juan Sebastián llevó al gobernante Carlos I de España, ansioso de adquirir para su Corona las *Islas de la Especiería* antes que Portugal, a fletar una nueva armada al Maluco. El motivo de la nueva expedición era tanto estratégico como económico, ya que en las islas Molucas eran la cuna del clavo de olor y la nuez moscada^[36], cuyos precios eran astronómicos en Europa, a causa del oligopolio de portugueses. Por este motivo, la Corona lusa no tardó en considerar la irrupción castellana en las Molucas como un quebrantamiento del *Tratado de Tordesillas* (1494). El nuevo monarca portugués, Juan III de Avis, no dudó en plantear ante el Emperador una firme reclamación^[37], abriéndose con ello un amplio contencioso entre ambos reinos entorno a la pertenencia de las islas del clavo (las negociaciones de Badajoz-Elvas)[38].

Carlos V no cesó en el intento por alcanzar las Molucas y continuó con la construcción y apresto de la nueva expedición, la cual, se encontraba paralizada durante las negociaciones. El grueso de la Armada se estaba ultimando en Bermeo (Vizcaya) por el capitán Juan Nicolás de Artieta. Hasta allí fue enviado Juan Sebastián, tras las reuniones de La Raya, para hacerse cargo del grueso de la escuadra, que estaba compuesta por la nueva nao *Santa María de la Victoria*, de 300 toneles; la *Sant Spiritus*, de 200; la *Anunciada*, de 170 toneles y la *San Gabriel*, de 130 toneles. Simultáneamente, se estaban aprestando en Galicia otras dos carabelas ligeras, la *Santa María del Parral* y la *San Lesmes*, de 80 toneles. Mientras tanto, el tesorero de la Casa de Contratación, Bernardino Meléndez, anotaba los gastos de la Armada: carabelas, *bizcocho* (pan), vino, aceite, leña, calafates, horneros, toneleros, etc.^[39] Tras detallar al Rey el estado y correcto avituallamiento de la flota vizcaína, Juan Sebastián recibió, el 25 de octubre de 1524, una Real Cédula del Consejo, aprobando su plan de llevar la flota a La Coruña^[40]. A inicios de 1525, el capitán vasco partió con las cuatro naves desde Bermeo hasta Portugalete con noventa y ocho marineros. Elcano llevó como ayudante suyo a un joven vasco de diecisiete años, Andrés de Urdaneta, que con el tiempo llegaría a ser un extraordinario náutico y cosmógrafo. Además, le acompañaron en esta aventura a tres de sus hermanos Martín Pérez, Antón Martín y Ochoa Martínez. También, su cuñado Santiago de Guevara y su sobrino Esteban de Mutio. En Portugalete se aprovisionaron de algunos

bastimentos necesarios para la expedición, como bizcocho (pan), aceite, sardinas, cuatro puercos y treinta carros de leña y se completó la tripulación hasta 275 hombres. El 21 de febrero las cuatro naves estaban listas y enfilaron proa hacia Galicia. Al poco de llevar la Armada a La Coruña, Juan Sebastián emprendió el viaje hasta la Corte de Valladolid para recibir las instrucciones reales^[41].

La noticia que llegó de Castilla a finales de marzo de 1525, de que el Emperador estaba preparando una nueva Armada para regresar a la cuna de las especias, sembró la inquietud en el ánimo de Juan III de Portugal^[42]. Ante ello, solicitó al Emperador la suspensión de su envío y reanudar las conversaciones para llegar a la resolución del contencioso de la propiedad y posesión de las islas del clavo^[43]. Carlos V desoyó tales argumentos y aceleró los preparativos, añadiendo un séptimo navío a la Armada, el patache *Santiago*, de 50 toneles. La mayor parte de los siete buques iban bien armados y pertrechados en previsión de conflictos. Así mismo, todos los navíos se avituallaron con productos para comercializar con los indígenas como paños, lencería, buhonería y quincallería, muy apreciados por pueblos sin manufacturas muy desarrolladas^[44]. Por todo ello, la expedición fue una de las más caras y más generosamente financiadas hasta la fecha, con 16.601.558 maravedíes. En la financiación participaron armadores capitalistas, es decir, personas que pusieron dinero al contado (6.058.688 maravedís), como los flamencos Juan Vanzeller, Pablo de Gamarra y Joan de Latamba, que contribuyeron con 91.560 maravedíes, cifra modesta comparada con los 4.024.000 (unos 750.000 euros) aportados por la banca alemana de Jácome Fugger y sobrinos y de Bartolomé Welser^[45]. Igualmente, entre los españoles hubo un colmado número de escribanos y administrativos, al margen de los oficiales y marinos, que contribuyeron cada uno de ellos 70 ducados de oro. Algunos notables gallegos, como el conde Hernando de Andrade, capitán general de Galicia, o Vasco García, regidor de Betanzos, colocaron sus ahorros en el proyecto y lo apoyaron con 1428 ducados de oro. Los propios protagonistas de la empresa, Loáisía y Elcano, participaron con 130.800 maravedíes (348 ducados de oro, 24.000 euros). A ellos se unieron 35 armadores o accionistas financieros y, por supuesto, la Corona^[46].

El 5 de abril de 1525, a punto de quedar ultimados todos los aspectos de la Armada, el Emperador otorgó a Frey García Jofre de Loáisía^[47], comendador de la Orden de San Juan de Jerusalén, el título de Capitán General de la Armada y Gobernador de las islas de Maluco^[48], siendo elegido por su nobleza y conocimientos náuticos. Del mismo modo, el título concedía

a Loaísa la justicia civil y criminal de la Armada y de las Islas Molucas con un salario de 2.920 ducados anuales (1.094.500 maravedíes). Ese mismo día fue nombrado Juan Sebastián Elcano piloto mayor de la expedición y capitán de la nao *Sancti Spíritus*, obteniendo un sueldo por todo el viaje de 1000 ducados (500.000 euros)^[49]. También fueron ordenados el resto de armadores oficiales de la flota: los capitanes Pedro de Vera (*Anunciada*), Rodrigo de Acuña (*San Gabriel*), Jorge Manrique (*Santa María del Parral*) y Francisco de Hoce (*San Lesmes*); los tesoreros Luis de Luzón (*Victoria*), Fernando de Bustamante (*Sancti Spíritus*), Francisco de la Peña (*Anunciada*) y Gonzalo de Salmerón (*San Gabriel*); y los contadores Íñigo Ortes de Perea (*Victoria*), Diego de Castilla (*Sancti Spíritus*), Alonso de Vitoria (*Anunciada*), Diego Ortiz de Orúe (*San Gabriel*), Simón Tarrago (*Santa María del Parral*) y Toribio de Salazar (*San Lesmes*). A continuación, se llevó a cabo la ceremonia de juramento por orden estrictamente jerárquico, a partir de ese momento se consideraba jurídicamente efectiva la entrega de poderes en las naos. En la escuadra se enrolaron unos 450 hombres^[50], la mayor parte de ellos “bien armados y pertrechados”. Entre ellos se encontraban algunos veteranos de la primera circunnavegación, como el extremeño Fernando de Bustamante, así como el vigía que avistó el Nuevo Mundo, Rodrigo de Triana. En cuanto a sus procedencias, la mayor parte procedía de España (vascos, cántabros, gallegos, etc.), pero también se alistaron alemanes, ingleses, flamencos, griegos, italianos, franceses e irlandeses. Antes de partir, cada uno de ellos prestó pleito homenaje a su inmediato superior y oyeron en voz alta, por medio del escribano, las órdenes del Rey. Entre las prolijas instrucciones que Carlos V dio a Loaísa para su misión figuró que: “...en ninguna manera se descubriese tierra ni se tocase en los límites del Rey de Portugal...”^[51].

4. La expedición de García Jofre de Loaísa: el último viaje de Elcano (1525-1526)

El 24 de julio de 1525, después de tres años de preparativos y el avituallamiento necesario, la *expedición Loaísa* levó anclas del puerto de La Coruña, dando comienzo así a una aventura que se prolongaría durante once años^[52]. La escuadra navegó hacia el sur por el Atlántico, el 31 de julio de 1525 avistaron Madeira y el 1 de agosto arribaron en la Gomera, donde abastecieron las naves de agua, leña, carne fresca y otros bastimentos. En esta isla canaria llevaron a cabo una junta de capitanes, en la que el Capitán General, por exhortación de Elcano, ordenó que se dirigiesen sin demora al Estrecho de Magallanes, con la finalidad de llegar al Estrecho entre enero y febrero, pues allí sería verano^[53]. El 14 de agosto, los siete navíos zarparon a la puesta de sol de la Gomera con rumbo al sur. A los cuatro días (18 de

agosto), con mar gruesa, quebró el *árbol* mayor de la capitana, *Santa María de la Victoria*. Al día siguiente, Elcano envió a dos de sus mejores carpinteros a la nao averiada y mientras llevaban a cabo los arreglos, un aguacero provocó un movimiento inesperado en la *Capitana*, invistiendo al galeón *Santa María del Parral*. El golpe desbarató toda la popa e incluso reventó el palo de mesana (mástil trasero) de este último navío. Una vez reparadas las naves continuaron hacia el sur y dejaron atrás las islas de Cabo Verde.

El 6 de septiembre, todavía en aguas de la actual Sierra Leona (África), los expedicionarios avistaron a lo lejos una nao a la que dieron caza sin éxito, pues creyeron que era francesa, entonces en guerra con Castilla. Loáisía ordenó, mediante un disparo, el cese de la persecución ante el temor a la dispersión de la escuadra. No obstante, el capitán de la *San Gabriel*, Rodrigo de Acuña, y el capitán del patache *Santiago*, Santiago de Guevara, continuaron con la persecución. El *Santiago*, al ser más ligero, alcanzó y amainó a la nao perseguida, que resultó ser una nao portuguesa que venía de la isla de Santo Tomé^[54]. La captura del barco provocó un enfrentamiento personal entre los capitanes Acuña y Guevara, asunto que será tratado más adelante por Loáisía.

Durante el siguiente mes entraron en una zona de calmas y vientos contrarios, los velámenes se quedaron caídos y cundió la desesperación. Finalmente, el 15 de octubre divisaron a diez leguas de distancia la deshabitada isla de San Mateo (hoy Annobón en el golfo de Guinea) y necesitaron cinco días para poder tomarla. Un portugués, que iba en la Armada, les informó que aquella isla había sido poblada por los portugueses, pero los esclavos negros habían matado a sus señores, por ello, encontraron muchos restos humanos y construcciones abandonadas^[55]. En estas aguas vieron a los desconocidos (para ellos) peces voladores, que causaron un gran asombro entre la tripulación^[56]. Del mismo modo, los expedicionarios aprovecharon para alimentarse de naranjas, palmitos, tórtolas, gallinas, incluyendo un pescado que enfermó a quienes lo probaron^[57]. Ciertamente, todos los capitanes, comensales de una vistosa pieza de pescado (como una corvina), fueron intoxicados por la ciguatera^[58] y comenzaron a sentir problemas gastrointestinales, a los que siguieron cuadros neurológicos y cardiovasculares^[59]. Dicha enfermedad la trataron con triaca^[60] y como desaparecieron buena parte de los síntomas, pensaron que estaban curados, lo que estaba lejos de ser verdad^[61].

En la isla de San Mateo, el Capitán General aprovechó para hacer pesquisa sobre lo ocurrido entre los capitanes Rodrigo de Acuña y Santiago de Guevara, como consecuencia de los

incidentes acaecidos durante el abordaje de la nao lusa. El primero fue arrestado (en la *Capitana*) a dos meses de destierro de su nao y reemplazado en el mando por Martín de Valencia. En cuanto a Guevara quedó suspendido de sueldo durante dos meses, pero no del mando. Al mismo tiempo Loáisá trató de subsanar otra causa más delicada, ya que venían en la *Sancti Spiritus* siete u ocho *gentileshombres* que habían intentado amotinarse contra Elcano. En ese momento, la *Sancti Spiritus* garró y se vieron obligados a hacerse a la vela, aquel incidente libró a aquellos hombres de un duro castigo^[62].

Después de producirse algún pequeño incidente antes de la partida de la isla de San Mateo, como la separación por dos días de la nao *Sancti Spiritus*, el 4 de noviembre tomaron rumbo oeste las siete velas juntas. Tras atravesar el Atlántico aprovechando el empuje de los alisios avistaron la costa de Brasil el 5 de diciembre de 1525, pero como los vientos eran favorables decidieron continuar costeando hacia el sur. Durante el derrotero pasaron el 5 de diciembre frente a la isla de Cabo Frío, actual Río de Janeiro, y el 19 de diciembre observaron el cabo de Santa María. Después de varios días de navegación favorable por las costas americanas, el 28 de diciembre arreció una gran tormenta, con un viento fortísimo, que hizo desaparecer la *Santa María de la Victoria* y la *San Gabriel*^[63]. El 30 de diciembre se reincorporó la segunda, pero no había rastro de la nao de Loáisá. Juan Sebastián Elcano, como segundo jefe de la Armada, tomó el mando y convenció a las demás naos, excepto a la *San Gabriel*, para buscar al General a sotavento^[64]. Ello contradecía las órdenes dictadas por el propio Loáisá que señalaban que, en caso de separarse, el punto de reencuentro sería el río Santa Cruz.

Las cinco naves permanecieron durante tres días rastreando sin éxito en búsqueda de la *Capitana*, pero como no la encontraron decidieron arrumbar hacia el sur como había señalado Loáisá. Dejaron atrás el río de la Plata y alcanzaron la altura del río Santa Cruz el 12 de enero de 1526, punto de reunión fijado por Loáisá. Aprovechando la ensenada del río Santa Cruz, Juan Sebastián habló con el resto de capitanes para fondear en el río y esperar a las dos naves que faltaban, pero la propuesta fue rechazada por la Junta de Oficiales, argumentando que se haría tarde para llegar al estrecho magallánico, con grave perjuicio de la Armada^[65]. No obstante, concertaron dejar al patache *Santiago* para que entrara en el río Santa Cruz y dejara el mensaje en la forma acordada por el General, colocando en una isleta de río una gran cruz y debajo de ella una olla con una carta para que, en el caso de que las naos perdidas dieran con el lugar, encontraran la expedición, señalando que les esperaban haciendo aguada y leña en el *Puerto de las Sardinias*, dentro del estrecho de Magallanes^[66].

NAVEGANDO TRAS LOS SUEÑOS DORADOS DEL CLAVO: EL ÚLTIMO
VIAJE DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO (1525-1526) Y SU AMISTAD CON
FERNANDO DE BUSTAMANTE | 14

A pesar de haber ya pasado por el estrecho de Magallanes, Elcano se equivocó en el lugar de acceso a él, pues el 14 de enero ordenó dar la vela en el estuario de un río (actual Río Gallegos), pensando que era la boca del Estrecho, error que propició el encallamiento de las naos. Al quedar varados, el capitán vasco envió a varios hombres con su esquife (bote pequeño) para reconocer el lugar y comprobar si era o no la entrada del Estrecho^[67], entre los hombres que participaron en el reconocimiento estaba el piloto Martín Pérez (su hermano), el clérigo Areizaga, el artillero Roldán y el tesorero Bustamante. Al mismo tiempo, comenzó a subir la marea y puso de nuevo a flote las naos, e inmediatamente Elcano ordenó hacerse a la mar dejando en tierra a los hombres del esquife^[68]. Ese mismo día fondearon al abrigo del cabo de las *Once Mil Vírgenes*.

Durante la media noche del 14 de enero se desató un fuerte temporal de viento y tormentas con olas que superaban la mitad de la altura del palo mayor. Esta situación provocó que la *Sancti Spiritus*, nao de Juan Sebastián, comenzara a garrear a pesar de haber lanzado las cuatro anclas. Elcano intentó, realizando un esfuerzo casi sobrehumano, rescatar a su tripulación. Para ello, mandó “largar los cables” y sacar el trinquete para que la fuerza del viento arrastrara la nao contra la costa. La nave quedó sobre las rocas y varios tripulantes, viendo la costa cercana, se lanzaron al mar, muriendo ahogados nueve hombres. Al volver la calma aprovecharon para recuperar de la nao accidentada todo lo que fuese posible. Pero al día siguiente, la misma tormenta volvió a embravecer el mar, y esta vez la *Sancti Spiritus* se deshizo contra las rocas y se hundió^[69]. Las otras tres naos (*Anunciada*, *San Lesmes* y *Santa María del Parral*), perdieron amarras y consiguieron sobrevivir arrojando al agua la artillería y otros pertrechos que tenían a mano.

Una vez finalizado el temporal, el capitán de la *Anunciada*, Pedro de Vera, envió el 17 de enero un betel para recoger a Juan Sebastián, conocedor de la travesía, para que éste guiara a las tres naos a entrar y cruzar el Estrecho. El resto de náufragos de la *Sancti Spiritus* se alarmaron al quedarse en tierra sin barco y sin capitán. Elcano les prometió que volvería a por ellos, para tranquilizarles no se llevó con él a ningún oficial, solamente a Urdaneta. Así mismo, dispuso que fueran cinco hombres a buscar a su hermano Martín Pérez y a los compañeros que se quedaron con el esquife en el río, les entregó una carta que anunciaba las desgracias ocurridas: *por mis pecados la nao Sancti Spiritus se ha perdido*^[70]. Todos ellos llegarían días después por tierra sanos y salvos al lugar de la catástrofe de la *Sancti Spiritus*^[71].

Elcano y Urdaneta se embarcaron en la *Anunciada* y consiguieron meter las tres naves en el Estrecho, pero antes de embocar la primera angostura un fuerte viento les arrancó los bateles (botes) de las naos y obligó a Elcano a sacar la *Anunciada* a alta mar. A los dos días volvieron de nuevo al Estrecho y avanzaron hasta la bahía de la Victoria, y allí hallaron a las dos naos, *San Lesmes* y *Santa María del Parral*, que creyeron perdidas. El 21 de enero convocó Elcano consejo de capitanes, los cuatro capitanes concretaron enviar por tierra a Andrés de Urdaneta, junto con otros cinco compañeros, al lugar donde quedaron los naufragos de la *Sancti Spiritus*, para informarles que tuviesen todo dispuesto (mercaderías, vinos, artillería, munición y jarcia) para cuando fuesen a rescatarles. El mismo día 21 por la tarde, divisaron en la costa diversos indígenas, movidos por la curiosidad enviaron el esquife de la *Anunciada*, que volvió a bordo con un patagón de tamaño desmesurado, cubierto con un pellejo de cebra (guanaco), calzado de abarcas del mismo pellejo, y con plumas blancas de avestruces en la cabeza. Cuando el gigante estaba cerca de la nave se quedó atónito y espantado de lo que vio, y fue necesario *echarle un aparejo* para subirlo a bordo. A continuación, le enseñaron diversos objetos, entre ellos un espejo que le causó gran asombro, también le dieron de comer y beber vino, hasta que anocheció y lo devolvieron a tierra^[72].

El 22 de enero, según lo acordado en día anterior, Urdaneta con sus cinco compañeros desembarcaron en tierra para emprender el camino hasta la nao destrozada. La misión encomendada no era fácil, pues lo angosto del terreno, el frío intenso y los vientos continuos hacían de aquel lugar una de las más agrestes conocidas. Cuando saltaron a tierra, acudieron a ellos los patagones pidiéndoles por señas comida y bebida. Cedieron a las peticiones y les entregaron los alimentos que llevaban en sus mochilas^[73]. Unos diez patagones les siguieron durante un día y medio, pero cuando vieron que las mochilas de los europeos quedaron completamente vacías, los abandonaron. Urdaneta y sus compañeros prosiguieron el duro viaje. Al tercer día la sed era tan intensa que se vieron obligados por la desesperación a beber la propia orina^[74]. Prosiguieron la búsqueda de sus compañeros y lograron encontrar un charco de agua dulce, para combatir el hambre cazaron dos patos y un conejo, pero cuando hicieron fuego para asarlos una ráfaga de viento llevó una brasa hasta un frasco de pólvora que estalló quemando a Urdaneta^[75]. Continuaron su camino por arroyos helados y acantilados escarpados. Finalmente, los comisionarios llegaron al lugar donde se encontraban los naufragos de la *Sancti Spiritus* el 24 de enero. Ese mismo día tuvieron una excelente noticia, pues divisaron las velas de la *Capitana*, *San Gabriel* y el patache

Santiago^[76]. Urdaneta y sus compañeros comenzaron a hacer señales para llamar la atención. Loáisá, sorprendido de ello, y tras ver los restos de la nao en la costa, mandó al patache que se acercara a tierra.

Efectivamente, después de casi un mes, llegó el general Loáisá, que no pudo disimular su enfado al conocer, por los naufragos, el incumplimiento de sus instrucciones durante el derrotero, así como todo lo ocurrido en su ausencia. El Capitán General no quiso perder tiempo y largó velas hacia el interior del Estrecho donde estaban el resto de navíos. Del mismo modo, ordenó embarcar a algunos naufragos de la *Sancti Spiritus*, pero la gran mayoría quedó en tierra protegiendo las mercancías salvadas del naufragio^[77]. Por fin, el 25 de enero Loáisá llegó a la bahía de la Victoria, donde halló la nao *Anunciada*, y las carabelas *Parral* y *San Lesmes*. Reunida la expedición al abrigo del cabo de las *Once Mil Vírgenes*.

Loáisá, tras un “acalorado” encuentro con Elcano, pues suponemos que recibió una sonora reprimenda^[78], mandó a Martín Martín de Valencia que pasase a la *Anunciada* y a Rodrigo de Acuña que volviese a su antiguo cargo de capitán de la *San Gabriel*. Igualmente, el Capitán General encargó a Elcano que con las carabelas *Parral* y *San Lesmes* y el patache *Santiago* volviese a recoger los naufragos, ropas, mercaderías, jarcias y todo cuanto se salvó de la *Sancti Spiritus*. Elcano zarpó el 26 de enero a cumplir su cometido y, cuando llegó al lugar del naufragio, embarcó a toda la gente y objetos expresados. El 5 de febrero, una vez finalizada la carga, se desencadenó un furioso temporal de viento, que obligó al patache a meterse en un arroyo y a las dos carabelas a salir hacia alta mar. La *Parral*, donde iban Elcano y Urdaneta, fue arrojada hacia el Estrecho, mientras que la *San Lesmes* de Francisco de Hoces fue arrastrada a alta mar, rebasando la Tierra de Fuego y llegando a divisar la mar abierta, convirtiéndose en los primeros europeos en descubrir el paso del cabo de Hornos, en el extremo austral del continente^[79].

Efectivamente, el patache *Santiago* permaneció refugiado en el interior de un arroyo durante el temporal. Desde este abrigo natural, el capitán del patache, Santiago de Guevara, mandó al clérigo Juan de Areizaga Guevara (primo del capitán), a Fernando de Bustamante y a dos compañeros más que fueran por tierra (con provisión para cuatro días y para cuarenta leguas) hasta la bahía donde debía estar Loáisá, durante el camino de ida tuvieron un encuentro cordial con los gigantes patagones^[80]. A continuación, los cuatro españoles continuaron su camino y hallaron algunos restos de la *Capitana*, rápidamente comprendieron lo sucedido y regresaron al lugar donde estaba el patache. Al volver se encontraron

nuevamente a los gigantes patagones, pero en esta ocasión el encuentro fue distinto, pues los patagones los despojaron de todo^[81]. Durante este viaje perdieron un hombre, Juan Pérez de Higerola, pero desconocemos si fue por haberse extraviado o porque le detuvieron los gigantes.

El 8 de febrero, la misma violenta tormenta que dispersó a los anteriores navíos, hizo garrar la *Victoria* que estaba dentro del Estrecho, la cual, a pesar de sus cinco anclas y otros tantos ajustes, fue despiadadamente golpeada por las olas contra la costa, obligando a Loaísa y a sus hombres a abandonar la nao. Todos desembarcaron de la *Capitana*, excepto el maestre y los marineros que consiguieron, en tan extremado lance, salvar la magnífica nao. Al día siguiente, los tripulantes lograron sacar a flote la embarcación para su reparación y decidieron regresar al río Santa Cruz para enmendar los daños del desbaratado navío. Allí, en el puerto de Santa Cruz, continuaban las carabelas *Parral* y *San Lesmes* cuando vieron el 10 de febrero salir del Estrecho a la desalentada *Anunciada* con rumbo al Cabo de Buena Esperanza incumpliendo las órdenes recibidas. La nao salió de la boca del Estrecho haciendo oídos sordos a las órdenes que se le daban y nunca más se supo de aquella nao y de su tripulación^[82].

El 11 de febrero Loaísa ordenó al capitán de la *San Gabriel*, Rodrigo de Acuña, que fuese a buscar al patache *Santiago*, provocando un gran malestar en Acuña, pero ante la amenaza de Loaísa, accedió a ir y de paso recuperó su batel, que estaba en poder del patache. Las continuas “discordias y desavenencias” con Loaísa, sumado a la dureza del clima y el mal estado de la mar, llevaron a Acuña a desertar de la expedición y dar la vuelta a Galicia^[83]. Con la deserción de la *Anunciada* y la *San Gabriel*, la expedición quedaba menguada y tocada de muerte, puesto que los navíos que quedaban habían sufrido muchos desperfectos y no estaban en las mejores condiciones de navegación. Consecuentemente, la Armada perdió en breve tiempo tres embarcaciones, de manera que la escuadra se vio reducida a cuatro navíos.

Finalmente, el patache *Santiago* recaló el 1 de marzo en el río Santa Cruz, donde estaban reparándose las naos *Santa María de la Victoria*, *Parral* y *San Lesmes*. La *Capitana* tuvo que ser intensamente aderezada, ya que tenía quebrado todo el codaste y tres brazas de quilla. De igual forma, fueron puestas en seco las otras dos naos y el patache para su reparación. Mientras tanto, los militares de la Armada se entretuvieron en pescar y cazar, no sin

dificultades, leones marinos^[84]. También, hallaron muchas piedras, calificadas de *madres turquesas* por los lapidarios de la expedición, el propio Urdaneta encontró un topacio, por el cual le ofrecían cuarenta ducados (unos veinte mil euros)^[85].

El 24 de marzo (Uriarte dice que el 29), una vez aparejadas las naos, abandonaron el río Santa Cruz en dirección al Estrecho, con mar gruesa y viento huracanado, pero favorable. A bordo de la *Capitana* iba el General Loaísa con Juan Sebastián, Urdaneta y buena parte de la plana mayor. A la altura del río San Ildefonso, el temporal obligó al patache *Santiago* a separarse de la escuadra y a entrar en dicho río. En una isleta del río cazaron a palos muchos patos, que pusieron en salmuera, llenando ocho pipas (toneles). El 5 de abril, juntas ya todas las naves, entraron en el Cabo de las Vírgenes, y el 8 de abril embocaron nuevamente el temido Estrecho. El *Santiago* se adelantó forzado por el tiempo. Cuando pasaron por donde la vez anterior había garrado la *Capitana*, mandó Loaísa su batel para que recogiese algunas botas y cepos de lombarda que se habían quedado en tierra. También les encargó que capturasen a un patagón, pero no lo consiguieron, ya que cuando los expedicionarios europeos obligaron a un gigante a subir al batel el resto de patagones comenzaron a lanzar flechas y tuvieron que soltarlo^[86]. Durante el paso del complicado Estrecho, un laberinto de entradas y salidas de unos 600 Kilómetros, la mala suerte se volvió a cegar con Laoisa, pues el 10 de abril empezó a arder la *Capitana* cuando estaban cociendo una caldera de brea, pero gracias a las buenas diligencias de varios tripulantes consiguieron salvar el navío^[87]. No obstante, mientras unos se encargaron de apagar el fuego, otros se apoderaron del batel y estuvieron a punto de matarse por subir a bordo, por ello cuando se extinguió el incendio Loaísa recriminó a los que intentaron abandonar el barco en el batel.

El 12 de abril, la expedición arribó al Puerto de la Concepción, donde se detuvieron con malos tiempos. El lunes 16 de abril llegaron a la “punta delgada de la montaña” o tercera boca del Estrecho. En la siguiente jornada surgieron en la Playa de las Sardinias (que había recibido ese nombre en la primera expedición) y el 18 de abril alcanzaron en el Puerto de San Jorge, uno de los mejores de aquellos tormentosos mares^[88]. Allí murió el factor Diego de Covarrubias, la primera víctima mortal entre los oficiales. Durante la noche del 18 de abril, los expedicionarios se llevaron un nuevo sobresalto cuando comenzaron a escuchar gritos que lanzaban los indígenas de Tierra de Fuego (posiblemente Yaganes) mientras se acercaban con tizones encendidos a bordo de dos canoas. Los navegantes pensaron que eran patagones que querían incendiar los navíos, pero el incidente no fue a mayores, pues tras un

inmenso griterío los nativos regresaron a tierra.

El 25 de abril abandonaron el anglo (cabo) de San Jorge y el 26 llegaron al llamado Buen Puerto. En este lugar hallaron abundancia de leña y una fruta colorada, semejante a la guinda. Así mismo, probaron de la corteza de un árbol que tenía el propio sabor de la canela^[89]. El 2 de mayo salieron de Buen Puerto y experimentaron grandes temporales hasta que el 6 de mayo arribaron en el Puerto de San Juan de Ante Portam Latinam. El mal tiempo obligó a la expedición a permanecer en el lugar varios días, pues los fríos eran horribles en aquella estación, las noches duraban casi veinte horas y no paraba de nevar, a la vez que dentro de los barcos luchaban contra una plaga de piojos^[90]. El 14 de mayo el tiempo fue mejorando por lo que abandonaron este puerto para hacerse a la mar. Al día siguiente se detuvieron en el Puerto de Mayo, de donde partieron el 25 de mayo. Al día siguiente la Armada llegó a Cabo Deseado y desembocó el Estrecho^[91]. Efectivamente, el 26 de mayo, tras 48 días de durísima y azarosa travesía por el Estrecho, los expedicionarios embocaron “el Paso” en el *Mar Pacífico*. Ese mismo día comenzaron a surcar el Pacífico las naos *Santa María de la Victoria*, *Santa María del Parral*, *San Lesmes* y el patache *Santiago*. Transcurridos seis días de navegación, en dirección noroeste, la expedición fue sacudida nuevamente por un temporal. En efecto, el 31 de mayo comenzó un viento fresco que en la siguiente jornada se convirtió en una violenta tormenta, fue tal la furia que dispersó las naves y nunca más se volvieron a juntar, corriendo cada uno diferente suerte.

El patache *Santiago*, al mando de Santiago Guevara y sin comida para su tripulación, remontó al norte hacia Nueva España, arribando en el golfo de Tehuantepec el 25 de julio de 1526. La *San Lesmes*, nada sabemos de ella, probablemente intentó cruzar el Pacífico y se especuló que pudieron llegar a Nueva Zelanda. La *Santa María del Parral* consiguió atravesar el Pacífico y alcanzar las Célebes, entre la tripulación se produjo un motín, preparado por los marineros Romay y Sánchez, y asesinaron al capitán, Jorge Manrique de Nájera, a su hermano y al tesorero. Tras ello, la nao encalló en la isla Sanguin, cercana a la isla de Cebú (Filipinas) y los indígenas les atacaron, matando a unos y esclavizando al resto. En febrero de 1528, la expedición de Álvaro de Saavedra recogió a dicho marineros^[92].

Por lo que se refiere a la capitana, la *Santa María de la Victoria*, quedó en absoluta soledad en 4 de junio. La maltrecha nave sufrió nuevamente otro fuerte temporal el 7 de junio, que terminó por abrir una brutal apertura junto a la quilla, por donde entraba mucha cantidad de

agua y las bombas de achique no daban abasto a desalojarla^[93]. Así mismo, la situación de los expedicionarios se hizo cada vez más crítica, puesto que habían pasado a la *Capitana* casi todos los tripulantes de la *Sancti Spiritus* y pronto se hizo sentir la escasez de alimentos, siendo necesario acortar las raciones entre la tripulación, que iba sucumbiendo poco a poco principalmente por el escorbuto. El 24 de junio murió el piloto Rodrigo de Bermejo y el 13 de julio murió también el contador Alonso de Tejada. Por este tiempo enfermó el General Loáisá y varios oficiales más, ya que estaban afectados por la ausencia de productos frescos: “...en este tiempo se padecía mucha necesidad de cosas frescas, porque para purgar al General no se pudo hallar otra cosa sino un ratón de la nao...”^[94].

Desde la nave capitana, Elcano dio orden de virar más hacia el norte, directo a la línea del Ecuador. Durante más de un mes navegaron sin que les ocurriese cosa particular, fuera del trabajo de las bombas para achicar agua, de la escasez de alimentos y del grave estado de la embarcación. Finalmente, cortaron la equinoccial el 26 de julio de 1526, que observaron la latitud de 20 minutos norte. Precisamente ese día, encontrándose ya muy enfermo otorgó testamento Juan Sebastián a bordo de la nao *Santa María de la Victoria*^[95], documento de gran interés para conocer su personalidad^[96]. El 30 de julio sucumbió Loáisá^[97], desconocemos las últimas instrucciones del General para su funeral antes de ser echado al mar. Sus propiedades pasaron directamente a disposición del gran maestro y dejó algunas mandas para varios parientes y criados que lo acompañaron en la nao *Santa María de la Victoria*. Los mantenimientos los mandó repartir entre su sobrino, Álvaro de Loáisá, y Juan Sebastián. Inmediatamente después de morir el General, rompieron el sello que protegía la Real Provisión secreta del Emperador sobre la sucesión en el mando. El escribano leyó en voz alta las prolijas, y un tanto confusas instrucciones reales, por las cuales, el siguiente en el mando era Elcano^[98].

Efectivamente, Juan Sebastián, aunque estaba enfermo, fue jurado por Capitán General. A continuación, sin perder tiempo, Elcano realizó los primeros nombramientos para sustituir a los oficiales fallecidos: Álvaro Loáisá, contador general; Martín Pérez de Elcano, piloto; y a Fernando de Bustamante, contador de la nao *Santa María de la Victoria* (la única que llegaría a las Molucas). Juan Sebastián ostentó poco tiempo el cargo, pues repentinamente se agravó su enfermedad (presuntamente escorbuto)^[99]. Su muerte ocurrió el 6 de agosto de 1526 como señaló Urdaneta^[100], testigo presencial, aunque también se ha indicado el 4 de agosto como fecha de su fallecimiento^[101], cuyo cuerpo descansó eternamente en el mismo *Mar*

Pacífico en el que había alcanzado la gloria, desvaneciéndose para siempre sus “sueños dorados” de regresar a la cuna del clavo.

[1] “...començaré de la isla de Ciampagu que es situada en el mar alto fazia oriente, grande e apartada de tierra mill e quinientas millas (...). En esta isla se falla oro en gran cantidad e jamás se saca fuera de la isla porque allá aportan pocas naves e pocas mercaderías. Y el rey desta isla tiene un palacio muy grande e muy maravilloso, todo cubierto de oro fecho pasta de grosura de dos reales, e las ventanas e columnas deste palacio todos son de oro, allí ay piedras preciosas en grandísima cantidad...”. La Sociedad de Bibliógrafos Españoles. *Libro de las Cosas Maravillosas de Marco Polo*. Gráficas Ultra, S.A. Madrid, 1947. Página 134.

[2] Bañas Llanos, María Belén. *Las Islas de las Especies (Fuentes etnohistóricas sobre las Islas Malucas. S. XIV-XX)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura. Cáceres, 2000. Página 17.

[3] “...Antiguamente, por vía de Mercadería, traían los Españoles la Especería del Mar Bermejo: llevaban cosas de España. Y los Reyes de Egipto tuvieron la contratación de las cosas aromáticas mucho tiempo comprándolas a los Alarabes, Persianos e Indianos, i otras Naciones de Asia, i las vendían á los de Europa. Prosiguieron los romanos aquel trato quando ganaron a Egipto...”. Herrera y Tordesillas, Antonio de. *Descripción de las Indias Occidentales. Historia general de los hechos de los castellanos en las islas i tierra firme del mar océano*. Tomo II. Década IV. Libro V. Oficina Real de Nicolás Rodríguez Franco. Madrid, 1726. Página 95.

[4] Rodríguez Masa, Juan Carlos. “Tras el aroma de las especias: Juan Sebastián Elcano y la Primera Vuelta al Mundo” *Cal y Arena*. Nº 2. Sociedad Histórica Villa de Miajadas. Badajoz, 2020. Páginas 105-107.

[5] Bañas Llanos, María Belén. *Las Islas de las Especies*. Opus Cit. Página 20.

[6] Rodríguez Masa, Juan Carlos. “Las islas olvidadas: las Palaos españolas y su conflicto con Alemania (1885-1899)”. *Futhark: revista de investigación y cultura*. Nº. 10. Universidad de Sevilla. Sevilla, 2015. Páginas 97-122.

[7] Fernández López, Francisco. “La Casa de la Contratación de Indias: gestión, expedición y control documental

(siglos XVI-XVII)”. *Relaciones: Estudios de historia y sociedad*. Vol. 36. Nº. 144. México, 2015. Página 169.

[8] Nunca se supo con exactitud, puesto que una cosa es lo que la Casa de la Contratación registró en Sevilla, la encargada de los tripulantes que se subían a las naves, y otra son los polizones que a media noche se subieron a las embarcaciones.

[9] Bañas Llanos, María Belén. *Las Islas de las Especias*. Opus Cit. Página 20.

[10] (Alcántara [Cáceres], 1494 – Nave portuguesa, en la travesía de Malaca a Goa [India], 1533). Hijo de Juan de Bustamante y Leonor de Cáceres. Estaba casado con María Rodríguez, criada del Alcaide del Puerto de Contreras. Para consultar mayor información sobre Fernando de Bustamante, véase: Bañas Llanos, María Belén. “La vuelta al mundo de un extremeño al servicio de Carlos V (1519-1533)”. *IX Congreso Internacional de Historia de América*. Vol. 2. Editora Regional de Extremadura. Junta de Extremadura. Badajoz, 2002.

[11] Declararía ser vecino de Mérida el 18 de octubre de 1522 en Valladolid, después de regresar del viaje: “Declaración que el alcalde Leguizamo tomó al capitán, maestre y compañeros de la Nao Victoria”. Archivo General de Indias, lo encontramos transcrito en Martín Fernández Navarrete. *Colección de Viajes y Descubrimientos*. Biblioteca de Autores Españoles. Tomo II. Madrid, 1964. Páginas 585-587.

[12] Dirá ser natural de Alcántara en una declaración que realizó el 23 de mayo de 1524 ante la Junta de Badajoz: “Testimonio del interrogatorio, información y diligencias que se otorgaron en Badajoz apoderados del Rey de España a Portugal, sobre la posesión del Maluco”. Archivo General de Indias. Patronato 1-2-1 / 15-15. La transcripción del documento en Medina Zavala, José Toribio. *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile*. Santiago de Chile, 1888. Tomo II. Páginas 87-92.

[13] Iba con el oficio de “barbero y cirujano”, una especie de ATS de la época, que realizaba operaciones de cirugía menor. Eran considerados personas más o menos cultas “suelen

comer en la mesa del capitán, maestre y piloto.

[14] Descubierta por el extremeño Vasco Núñez de Balboa el 25 septiembre de 1513. “...Y un martes, veynte é cinco de septiembre de aquel año de mill é quinientos y treçe, á las diez horas del día, yendo el capitan Vasco Núñez en la delantera de todos los que llevaba por un monte raso arriba, vido desde ençima de la cumbre dél la mar del Sur, antes que ninguno de los chripstianos compañeros que allí yban...”. Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias, Islas y Tierra-firme del mar Océano*. Volumen III. Lib. XXIX. Cap. III. Imprenta de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1853. Página 10.

[15] El 30 de octubre de 1523 dio “carta de pago” por las albricias que le habían sido ofrecidas por el difunto Magallanes cuando le llevó la noticia de la existencia del mar del Sur: “...cuatro mil y quinientos maravedís se pagaron a Bocacio y a Hernando de Bustamante, por Cédula de S.M., los cuales Hernando de Magallanes les mandó de albricias cuando saltaron en tierra y se descubrió el Estrecho...”. Medina Zavala, José Toribio. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Documentos. LXVIII. Imprenta Elzeviriana. Santiago de Chile, 1920. Página 228.

[16] “...Magallanes puso en práctica la operación que ya había intentado luego de penetrar el estrecho, de hacer equiparar una chalupa para que sus tripulantes ascendiesen a un monte...y viesen desde lo alto si ese brazo de mar que se notaba sin salida, (...) por las islas que interceptaban el horizonte, iban a parar en el otro mar...”. Medina, José Toribio. *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile, desde el viaje de Magallanes hasta la batalla del Maipo, 1518-1818*. Tomo III. Santiago de Chile, 1888. Página 392.

[17] “...Tres de los nombres de los tripulantes de esa chalupa nos son conocidos: Roldan de Argot, lombardero de la Victoria, Bocacio Alonso, marinero que había sido de la Santiago, y Hernando de Bustamante, barbero de la Concepción (...). No dan los cronistas los nombres de ninguno de los tripulantes de esa chalupa. El de Roldán de Argot está indicado si por Herrera en la Descripción de las Indias que precede al texto de su obra (...). Los de Alonso y Bustamante constan de la anotación del pago que se les hizo en Sevilla por las albricias que les fueron ofrecidas por Magallanes...”. Medina, José Toribio. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus compañeros*. Imprenta Universitaria. Santiago de Chile, 1920. Páginas 15 -16.

[18] Pigafetta, Antonio. *Primer viaje alrededor del mundo*. Edición de Cabrero Leoncio. Historia 16. Madrid, 1985. Página. 75.

[19] “...estuvimos tres meses sin probar clase alguna de viandas frescas. Comíamos galleta: ni galleta ya, sino su polvo, con los gusanos a puñados, porque lo mejor habiánselo comido ellos; olía endiabladamente a orines de rata. Y bebíamos agua amarillenta, putrefacta y de muchos días, completando nuestra alimentación los cellos de cuero de buey, que en la cofa del palo mayor, protegían del roce de las jarcias; pieles más que endurecidas por el sol, la lluvia y el viento. Poniéndolas al remojo del mar cuatro o cinco días y después un poco sobre las brasas, se comían no mal; mejor que el serrín, que tampoco despreciábamos. Las ratas se vendían a medio ducado la pieza y más que hubieran aparecido. Pero por encima de todas las penalidades, ésta era la peor: que les crecían a algunos las encías sobre los dientes -así los superiores como los inferiores de la boca-, hasta que de ningún modo les era imposible comer: que morían de esta enfermedad...”. *Ibídem*. Páginas 75-76.

[20] *Ibídem*. Página 80.

[21] “... las islas parecen multiplicarse allí; así que también bautizamos el archipiélago: “San Lázaro”, por descubrirlo en su domingo. Está en los 10 grados de latitud del Polo Ártico y a 161 de longitud desde el punto de partida [...]. Próximos a aquella isla habitaban hombres de cuyas orejas penden tan descomunales aros que pueden meter los brazos en ellos. Esos pueblos son cafre, o sea gentiles; van desnudos sin más que un tejido de corteza de árbol que les cubre las vergüenzas y sólo sus principales usan lienzos de algodón recamado de seda, como turbante particular...”. *Ibídem*. Páginas 83-84.

[22] “...un indio le alcanzó con una lanza de caña en el rostro. El instantáneamente, mató al agresor con la suya, dejándosela recta en el cuerpo; metió mano, pero no consiguió desenvainar sino media tizona, por otro lanzazo que cerca del codo le dieran. Viendo lo cual, vinieron todos por él, y uno con gran terciado -que es como una cimitarra, pero mayor-medio le rebaño la pierna izquierda, derrumbándose él boca abajo. Llovieron sobre él, al punto, las lanzas de hierro y de caña, los terciarazos también, hasta que nuestro espejo, nuestra luz, nuestro reconforto y nuestro guía inimitable cayó muerto...”. *Ibídem*. Páginas 110-111.

[23] *Ibídem*. Página 161.

[24] “...en este camino descubrimos muchas islas riquísimas, entre las cuales descubrimos a Bandam, donde se dan el jengibre y la nuez moscada, y Zabba, donde se cría la pimienta, y Timor, donde crece el sándalo, y en todas las sobredichas islas hay infinito jengibre. La muestra de todas estas producciones, recogidas en las islas mismas en que se dan, traemos para mostrar a V. M...”. Medina Zavala, José Toribio. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos*. Imprenta Elzeviriana. Santiago de Chile, 1920. Páginas 292 y 293.

[25] *Ibídem*. Página 293.

[26] “...Ante Santa María de la Victoria se plantó ese grupo de marineros un día de septiembre de 1522, en un convento hoy desaparecido de la orden mínima que estaba en Triana, en la actual calle Pagés del Corro, probablemente en el sector donde hoy se ubica el colegio José María del Campo, antiguo grupo escolar de la Reina Victoria...”. Jáuregui-Lobera I. “Navegación e historia de la ciencia: Aniversario de la Expedición de Magallanes-Elcano (1519-2019)”. *JONNPR*. Volumen 4. Número 5. Madrid, 2019. Página 568.

[27] Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra-firme del mar océano*. Libro XX. Capítulo III. Imprenta de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1852. Página 31.

[28] “...acatando lo que Juan sebastian del cano, capitan de la nao vitoria, una de las çinco naos del armada / que enbiamos al descubrimiento de la espeçiería, de que fue por capitan general hernando de magallanes, ya defunto, nos ha servido en el dicho descubrimiento de la / dicha espeçiería, e los muchos y grandes trabajos que en el ha pasado y en traer la dicha nao vitoria con subuena industria y trabajo cargada / de espeçiería, e por ser el primero que descubrió e traxo la dicha espeçiería a estos nuestros reynos ...”. Fernández de Navarrete, Martín; Salvà, Miguel; Sáinz de Baranda, Pedro. *Colección de documentos inéditos para la historia de España*. Tomo I. Imprenta de la Viuda de Calero. Madrid, 1842. Páginas 248 y 249.

[29] “...Capitán Juan Sebastián del Cano: vi vuestra letra que me escribisteis de Sanlúcar. He holgado mucho por haberos traído nuestro Señor sanos y salvos (...). Os mando que luego

que esta carta veáis, toméis dos personas de las que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón, os partáis y vengáis con ello...". Medina Zavala, José Toribio. Opus Cit. Página 298.

[30] Bañas Llanos, María Belén. "La vuelta al mundo de un extremeño al servicio de Carlos V (1519-1533)". *IX Congreso Internacional de Historia de América*. Vol. 2. Editora Regional de Extremadura. Junta de Extremadura. Badajoz, 2002. Páginas 133-142.

[31] "...hablando con los Reyes molucenses sobre aquellas aves manucodiatas les dijese que se criaban en el paraíso terrenal, y que de allá venían...". Menéndez Pidal, Ramón. *Exploradores y Conquistadores de Indias. Relatos geográficos. Selección, notas y mapas por Juan Dantín Cereceda. Dibujos de F. Marco*. Instituto Escuela. Madrid, 1934. Página 328.

[32] Díaz Alonso, J. *Juan Sebastián Elcano. Tras la huella*. Itsasmuseum Bilbao y Aquarium Donostia-San Sebastián. Vizcaya, 2019. Página 190.

[33] Sardone, Sergio. "El "Maluco". La financiación de las expediciones 1518-1529". *Congreso Internacional de Historia «Primus circumdedisti me». V Centenario de la primera vuelta al mundo*. Ministerio de Defensa. Valladolid, 2018. Página 233.

[34] "...en total le correspondieron de sueldo ciento veinte dos mil maravedís (unos ciento sesenta mil euros). Cuando llegó el momento de repartir las quintaladas (...), se le apuntaron treinta y dos quintales, que le reportaron quinientos ocho mil maravedís (unos seiscientos sesenta mil euros) ...". Díaz Alonso, J. Opus Cit. Página 191.

[35] Zulaica, Daniel. *Elcano, los vascos y la primera vuelta al mundo*. Mundubira 500 Elcano Fundazioa. Getaria (Guipúzcoa), 2019. Página 22.

[36] "...Las principales islas que tenían la especería del clavo, eran Terrenate, Tidori, Motil, Maquiam y Vachan...". Fernández de Navarrete, Martín. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV: con varios documentos inéditos concernientes á la historia de la Marina Castellana y de los Establecimientos Españoles de Indias*. Tomo V. Expediciones al Maluco. Imprenta Nacional. Madrid, 1837. Página 66.

[37] Barrero García, Ana María. "Problemas entorno a la aplicación de la línea de demarcación: la cuestión de las Molucas". *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*. Número 5. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1993. Página 71.

[38] En 1524 tenían lugar las negociaciones de Badajoz-Elvas por la posesión y pertenencia del Maluco. M. Cuesta Domingo. *La cuestión de las islas Molucas. Geografía, descubrimientos y negociaciones castellano-portuguesas*. Universidad Complutense. Madrid, 1973.

[39] "...q se le haze cargo al dho bernaldino melendes de tres quentos e /ochoçientos e treyntra e çinco mill e seteçientos e treynta e tres mrs...". "Cargo y data de las cantidades que Bernardino Meléndez, tesorero de la Contratación de la Especiería, recibió para los gastos de la armada de Loaísa, desde 3 de marzo de 1523 hasta fin de 1525. Coruña, 1523-1525". En: *Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*. Tomo IV (1522-1524). Compañía General de Tabacos de Filipinas. Barcelona, 1921. Páginas 160-221. También en "Cuentas de la armada al mando del comendador Loaísa". AGI. Contaduría, 427.

[40] "en este consejo se vio la carta que escreuistes a / su magesta d y la rrelaçion que enbiastes del estado en que están esas naos y las cosas dellas / y del armada, y el tiempo en que os parece que las podreys sacar para llevar a la coruña...". De Aguinagalde Olaizola, Francisco de Borja. "El Archivo personal de Juan Sebastián de Elcano (1487-1526), marino de Getaria". *In medio orbe*. Volumen II: personajes y avatares de la I vuelta al mundo. Junta de Andalucía. Sevilla, 2017. Página 153.

[41] Díaz Alonso, J. Opus Cit. Página 209.

[42] "Instruções enviadas pelo rei de Portugal ao seu embaixador António de Azevedo Coutinho a respeito do negócio principal de Maluco". Évora 24 de marzo de 1525. Portugal, Torre do Tombo, Reforma das Gavetas, liv. 38, f. 326 v. a 328 v.

[43] Barrero García, Ana María. "Problemas entorno a la aplicación de la línea de demarcación: la cuestión de las Molucas". *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*. Número 5. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1993. Página 83.

[44] Rodríguez González, Agustín Ramón. “La expedición de Loaysa: una guerra en las antípodas”. *Cuadernos Monográficos*. Número 58. Instituto de Historia y Cultura Naval. Ministerio de Defensa. Madrid, 2009. Página 109.

[45] Sardone, Sergio. “El “Maluco”. La financiación de las expediciones 1518-1529”. *Congreso Internacional de Historia «Primus circumdedisti me». V Centenario de la primera vuelta al mundo*. Ministerio de Defensa. Valladolid, 2018. Página 243.

[46] Stampa Piñeiro, Leopoldo. “Los galeones de las especias. España y las Molucas”. *Clío. Crónicas de la Historia*. Editorial Edaf. Madrid, 2020.

[47] Ortuño Sánchez-Pedreño, José María. “Estudio histórico-jurídico de la expedición de García Jofre de Loáisía a las Islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España”. *Anales de Derecho*. Número 21. Universidad de Murcia. Murcia, 2003. Página 218.

[48] “...por ende acatando la persona y experiencia de vos Frey García de Loáisía, Comendador de la orden de S. Juan, que sois tal persona que guardéis nuestro servicio, é que bien y fielmente entenderéis en lo que por Nos os fuere mandado y encomendado; es nuestra merced y voluntad de vos nombrar, y por la presente vos nombramos por nuestro Capitan general de la dicha armada (...) e vos habeis de quedar en dichas islas para tener la gobernación de ellas, y asimismo vos nombramos por nuestro Gobernador y Capitan general de las dichas islas de Maluco...” . Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Página 209.

[49] Díaz Alonso, J. Opus Cit. Página 214.

[50] “...en estas siete velas fueron quatroçientos y çinqüenta hombres...”. Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*. Tomo I. Segunda Parte. Libro XX. Capítulo V. Imprenta de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1852. Página 35.

[51] Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Página 5.

[52] “...en nombre de Dios y de nuestra Señora la Virgen María. Lunes e veinte é quatro días

del mes de Julio de mil y quinientos y veinte e cinco años, víspera del Señor Santiago; antes del día partimos de la Coruña en nuestra derrota, la vuelta del cabo de Finisterra, y este día se tomó el Sol...". Ibídem. Página 242.

[53] *"...la armada se dirigiese por el estrecho de Magallanes; que si se separaba alguna nao se fuese á la bahía de Todos los Santos y esperase en ella veinte dias; que si en ese tiempo no llegasen allí las otras naos pusiese en una isla que había en dicha bahía una cruz y á su pie una olla enterrada con una carta que dijese lo que había hecho, y siguiese su viage; y que otro tanto hiciese en el rio de Santa Cruz...".* Ibídem. Página 6.

[54] *"...llegada la nao á la capitana el capitán general obsequió mucho á los portugueses, escribió cartas para España, que las envió con ellos, y dicha nao partió á continuar su viage...".* Ibídem. Página 7.

[55] *"...hallaron muchos huessos y calavernas de hombres, y deçia un portugués que yba en esta armada que aquella isla avia seydo poblada por potugueses, y que los esclavos negros que tenían, avian muerto a sus señores...".* Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano.* Tomo I. Segunda Parte. Libro XX. Capítulo V. Imprenta de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1852. Página 36.

[56] *"...había mucha pesquería, é cada día víamos una cosa ó pesquería la más fermosa de ver que jamás se vio; y es que hay unos peces mayores que sardinas, los cuales se llaman voladores, por respecto que vuelan como aves en aire...".* De Uncilla Arroita Jáuregui, Fermín. *Urdaneta y la conquista de Filipinas: estudio histórico.* Imprenta de la Provincia. San Sebastián, 1907. Página 321.

[57] *"...en esta isla, é matábamos muchos pájaros bobos con palos, y había mucha pesquería donde comieron el capitan general é otros capitanes é personas de un pescado grande y hermoso, é los mas de los que comieron estuvieron muy malos de cámaras, que pensamos que no escaparán...".* Medina Zavala, José Toribio. Opus Cit. Página 386.

[58] La intoxicación por Ciguatera es producto de la ingestión de pescado contaminado con la toxina producida por el dinoflagelado *Gambierdiscus Toxicus* manifestándose con cuadros gastrointestinales, neurológicos y cardiovasculares.

[59] “...en esta isla se pescó un pescado en la nao capitana muy hermoso, que llaman picuda; y el Capitán General convidó a algunos de los capitanes y oficiales del Rey, y todos los que comieron de la picuda cayeron malos de cámaras, sin iban sin sentir; que pensamos que murieran...”. De Uncilla Arroita Jáuregui, Fermín. Opus Cit. Página 343.

[60] Confección farmacéutica usada de antiguo y compuesta de muchos ingredientes y principalmente de opio. Se ha empleado para las mordeduras de animales venenosos.

[61] Díaz Alonso, J. Opus Cit. Página 231.

[62] De Uncilla Arroita Jáuregui, Fermín. Opus Cit. Página 36.

[63] “...jueves, á veintiocho de Diciembre, á la tarde, yendo en nuestra derrota por el Estrecho, á luengo de la costa nos cargó mucho tiempo contrario, é no pudiendo sufrir velas, corrimos solamente con los papahigos de los trinquetes, hasta otro día, que hallamos de menos á la nao capitana, porque nos habíamos desderrotado della...”. Ibídem. Página 322.

[64] “...viendo el capitán Juan Sebastian de Elcano que no parecía el general, dijo á Martin de Valencia (capitán interino de la S. Gabriel) que á sotavento lo habian de hallar, y que fuesen á buscarlo, á lo cual se a venia Martin de Valencia ; pero el piloto de aquella nao, Juan de Pelóla, contestó que no quería mudar la derrota sino seguir el viage como el general lo había mandado...”. Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Página 12.

[65] “...á los doce días de Enero llegamos en el abocamiento del río de Santa Cruz, donde se juntaron en la nao Santispíritus todos los capitanes é oficiales, é acordaron que sería mejor, que las naos fuesen derechas al Estrecho sin entrar en Santa Cruz...”. De Uncilla Arroita Jáuregui, Fermín. Opus Cit. Página 322.

[66] “...a los nueve de enero, viendo que no paresçia la capitana y la de Sanct Grabiél acordaron los capitanes de las restantes que Sanctiago de Guevara fuese con el galeón (ó patax) al puerto de Sancta Cruz (...). Y que pussiesse allí señales conforme á la instruçon que tenían del capitan general, y que las naos se fuessen al Estrecho...”. Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*. Tomo I. Segunda Parte. Libro XX. Capítulo V. Imprenta de la Real Academia de la Historia. Madrid,

1852. Página 37.

[67] “...envió luego su esquife con el piloto Martin Perez de Elcano, el tesorero Bustamante, el clérigo Juan de Areizaga, el artillero Roldan, que había sido uno de los compañeros de Magallanes, y otros cuatro hombres á reconocer si era el estrecho, con orden de que si lo fuese hiciesen tres fuegos y de lo contrario no, Bustamante y Roldan decían que era el estrecho y que se hiciesen los fuegos á las naos; el clérigo y el piloto quisieron certificarse mas; pasaron adelante, saltaron en tierra y dijeron que no era el estrecho...”. Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Página 13.

[68] “...se quedaron en tierra el piloto y el thesorero, y el clérigo y el lombardero, con los demas en el rio...”. Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*. Tomo I. Segunda Parte. Libro XX. Capítulo V. Imprenta de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1852. Página 37.

[69] “...e tanto recrescio el viento, que dimos con la nao de Juan Sebastián del Cano, donde yo iba, al través en la costa, é al salir a tierra ahogarónsenos nueve hombres, é los otros salimos medio ahogados, á dios Misericordia. El otro dia siguiente hubo tan gran tormenta, que quebró toda la nao, y echo a la mar muchas pipas de vino, e mercaderias que había en la nao por la playa, y el pan se perdió todo...”. Medina Zavala, José Toribio. Opus Cit. Página 388.

[70] De Uncilla Arroita Jáuregui, Fermín. Opus Cit. Página 40.

[71] “...se fueron por tierra y anduvieron veynte leguas de muy áspero camino y tierra, y aunque no de montañas, era muy espessos y çerrados boscajes y árboles...”. Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*. Tomo I. Segunda Parte. Libro XX. Capítulo V. Imprenta de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1852. Página 38.

[72] “...e como nos llegamos adonde estaban las carabelas, enviaron el esquife de la nao de Pedro de Vera en tierra, e ido allá, trayeron un patagón a la nao en el esquife, alcual le dieron de comer y beber vino e le dieron otras cositas con que holgó mucho, en demás con unespejo, que, como vio su figura dentro, el estaba tan espantado que era cosa de ver las

cosas que hacía. También le amostrar on oro y plata, más no hiz o miramiento ninguno. El era grande de cuerpo e feoe traía vestido un pellejo de cebra y en la cabeza un plumaje hecho de plumas de avestruces, y su arco y unas abar cas en los pies. E como vio que se hacía noche, aseñaló que le llevasen a tierra...". Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Página 16.

[73] *"... é fuimos á ver las estancias que tenían, y eran hechas de pelejas de cebra, á manera de chozas, é allí tenían sus mugeres é hijos; é cuando quieren ir a otra parte, cojen sus pelejas, y echan a las mugeres a cuestras, y ellos con sus arcos y flechas se van...".* Medina Zavala, José Toribio. Opus Cit. Página 389.

[74] *"...Los comisionados tardaron cuatro días en llegar adonde estaba la nao perdida, y ai tercero creyeron perecer de sed, teniendo que beber sus orines hasta que hallaron agua...".* Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Página 16.

[75] *"...Comenzamos á hacer fuego para asar dos patos que matamos aquella tarde é un conejo, y quiso mi dicha que tomando el fuego un frasco de pólvora, me quemé todo, que me hizo olvidar todos los trabajos é peligros pasados...".* De Uncilla Arroita Jáuregui, Fermín. Opus Cit. Página 327.

[76] *"... El mismo día que llegué donde estaba la gente de la nao perdida, entraron por el cabo de las Once mil Virgenes la nao Capitana é S. Grabiél y el pataje: Dios sabe cuanto placer rescibimos porque las teníamos por perdidas, ecepto el pataje. Asi como el capitán general vio la nao perdida en la costa, invió el pataje á saber que cosa era, é como supo que aquella nao se había perdido...".* Medina Zavala, José Toribio. Opus Cit. Página 404.

[77] *"...Vieron los de estas naos mucha gente en tierra que hacia señas, y el general envió el Pataje á saber que cosa era. Condujo al tesorero de la nao Santi Spiritus Hernando de Bustamante, al clérigo Juan de Areyzaga y al tesorero de la nao Parral, Juan de Benavides; é informado de haberse perdido la nao Santi Spiritus cerca de la punta de las Vírgenes, de haberse ahogado nueve hombres, de que la Anunciada y las caraveías Parral y S. Lesmes habían perdido los bateles, y de que el capitán Juan Sebastian de Elcano había ido á meter esas naos en el estrecho, no quiso detenerse mas allí...".* Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Página 24.

[78] Díaz Alonso, J. Opus Cit. Página 241.

[79]“...hacia el S. hasta 55º de latitud, dijeron los de este buque, que les parecía que era allí acabamiento de tierra...”. Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Página 28.

[80]“...muchos ranchos y chozas de los patagones, que son hombres de treçe palmos de alto y sus mugeres son de la misma altura (...). Decía este padre don Johan que él ni algunos de los chripstianos (que allí se hallaron) no llegaban con sus cabeças a sus miembros vergonçosos en el altor con una mano (...). Luego los chripstianos les dieron cascaveles y agujas (...). Los arcos eran cortos, reçios y anchos, de madera muy fuerte, y las flechas como las que usan los turcos, con cada tres plumas...”. Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*. Tomo I. Segunda Parte. Libro XX. Capítulo V. Imprenta de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1852. Página 40.

[81] “...que aquellos gigantes hiçieran lo que después hiçeron sino fuera por un perro que llevaban consigo, de quien aquella gente temía mucho; porque el perro se mostraba tan feroz y bravo contra ellos (...) aquel gigante mançebo reprendía a los otros, y tomo al clerigo don Johan por la mano y lo alço en pie (...) E puesto en pie llamó a los otros dos españoles e hiçoles señal con la mano que se fuessen (...) E assi se partieron en carnes desnudos estos tres compañeros...”. Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*. Tomo I. Segunda Parte. Libro XX. Capítulo VI. Imprenta de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1852. Página 43.

[82] “...vimos salir la nao de Pedro de Vera, é por mas que le capeamos, no quiso llegar á nosotros, antes se salió fuera del Estrecho, al cual nunca más vimos...”. Medina Zavala, José Toribio. Opus Cit. Página 390.

[83] “...la nao S. Gabriel que iba á la vela en busca de su batel y del pataje: su capitán notició á Santiago de Guevara el puerto en que estaban las naos, y le dijo, que permitiéndolo el tiempo fuese adonde hicieron el alijo, tomase los cepos y cureñas de artillería, y se fuese á unir con el general al puerto de Santa Cruz (...) el día 1º de Marzo, dando noticia de que la nao S. Gabriel habia tomado su batel, pero que no sabían de ella...”. Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Páginas 29-30.

[84] “...en este río (...) quedan en seco unos leones marinos muy disformes y grandes, de más de á dos quintales: e mataron allí a seis dellos, e tenían sabor a vaca...”. Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*. Tomo I. Segunda Parte. Libro XX. Capítulo VIII. Imprenta de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1852. Páginas 45 y 46.

[85] Díaz Alonso, J. Opus Cit. Página 246.

[86] De Uncilla Arroitauregui, Fermín. Opus Cit. Página 49.

[87] “...tomó fuego en la nao capitana una caldera de brea, é comenzó a encenderse la nao, que por poco nos quedamos con ella; mas con la ayuda de Dios, con la buena diligencia que se puso, matamos el fuego...”. Medina Zavala, José Toribio. Opus Cit. Página 391.

[88] “...vieron muchos fuegos en las dos costas del estrecho tierra adentro y conocieron que ambas estaban pobladas de patagones: hallaron muchas pesquerías, ballenas, toninas, marrajos, merluzas, mucha cantidad de sardina y anchoa, otras diversas clases de peces, y gran copia de ostras y de mejillones grandes llenos de aljófara...”. Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Páginas 42-43.

[89] “...é hay muchas sierras muy grandes y todas estaban nevadas; había mucho arboleado, y entre ellos, hay una manera de árboles que la hoja es como el laurel, que su corteza tiene el mismo sabor de la canela...”. Medina Zavala, José Toribio. Opus Cit. Página 392.

[90] “...a las noches eran tantos los piojos que se criaban, que no había quien se pudiese tener. Por cierto, un gallego murió que todos tuvimos por averiguado que los piojos le ahogaron, que no le pudimos escapar de ellos...”. De Uncilla Arroitauregui, Fermín. Opus Cit. Página 333.

[91] “...El 26 de Mayo por la mañana estaban las naos con el cabo Deseado: en este dobla la costa al S.; tiene un islote redondo, agudo, muy alto, y encima del cabo hay una montaña que también es redonda, aguda y mucho mas alta que el islote; en la costa que dobla al S. hay dos islas pequeñas cerca del cabo...”. Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Página 42.

[92] Rodríguez González, Agustín Ramón. Opus Cit. Página 113.

[93] “...se abrió por muchas partes, hacia tanta agua que con dos bombas apenas se podía achicar, y cada día pensaban anegarse...”. Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Página 44.

[94] Díaz Alonso, J. Opus Cit. Página 251.

[95] “...yo el capitan Juan Sebastian del Cano vecino de la villa de Guetaria, estando enfermo de mi persona, é sano de mi entendimiento e juicio natural (...), ordeno é fago testamento é postrimera voluntad en la forma siguiente...”. Fernández de Navarrete, Martín. *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*. Tomo I. Imprenta de la Viuda de Calero. Madrid, 1842. Página 253.

[96] Rodríguez Masa, Juan Carlos. “A un grado de la línea equinoccial: análisis antropológico de las últimas voluntades de Juan Sebastián Elcano y sus preferencias por la moda de la época”. *Los caminos de América*. Coord. por Patricia Calvo González, Eudald Cortina Orero, Valeria González Lage. Universidade de Santiago de Compostela. Santiago de Compostela, 2022. Páginas 97-106.

[97] “...A 30 días del mes de Julio, murió el Capitan general, Fray Garcia Laaysa...”. Medina Zavala, José Toribio. Opus Cit. Página 392.

[98] “...muriendo ó quedando el dicho comendador Loáisá en la dicha tierra mandamos que venga por capitán general de la dicha armada Juan Sebastian del Cano, capitán de la segunda nao de la dicha armada...”. Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Página 219.

[99] También existe la versión que afirma que Elcano murió intoxicado al consumir un gran pez, probablemente barracuda. Según esta hipótesis, murió de ciguatera.

[100] “...lunes á 6 días de agosto falleció el magnifico señor Juan Sebastián de Elcano, el Capitán general y Gobernador...”. De Uncilla Arroita Jáuregui, Fermín. Opus Cit. Página 343.

[101] Algunas fuentes fijan la fecha de su muerte el 4 de agosto: “...A 4 días de Agosto del

NAVEGANDO TRAS LOS SUEÑOS DORADOS DEL CLAVO: EL ÚLTIMO
VIAJE DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO (1525-1526) Y SU AMISTAD CON
FERNANDO DE BUSTAMANTE | 36

dicho año de 26, murieron el capitán Juan Sebastián del Cano y el sobrino del comendador Loaysa...". Medina Zavala, José Toribio. Opus Cit. Página 392. "...Y el día 4 al NO. Este día murió el capitán Juan Sebastián de Elcano y el sobrino del comendador Loaysa...". Fernández de Navarrete, Martín. Opus Cit. Página 46.