

EL REGRESO DE ELCANO A ESPAÑA EN LA *VICTORIA*

José María BLANCO NÚÑEZ



Introducción



L nombre del maestre de la *Concepción*, Juan Sebastián Elcano, aparte de figurar en las listas o roles de los embarcados en Sevilla, no aparece en las crónicas del viaje hasta su decidida participación a favor de los sublevados contra Magallanes en la revuelta de San Julián, donde dispuso el zafarrancho de combate de su buque para batir a la capitana; resultado de la fracasada intentona fue la condena a muerte del de Guetaria, indultado con cuarenta y tres más, pues de otra forma la expedición se quedaría sin gente para continuar. Enseguida vuelve al anonimato (en las relaciones que existen), hasta que la violenta muerte del capitán general Magallanes y de muchos de sus principales mandos en el traicionero banquete ofrecido por el rey

de Cebú lo catapulten al mando de la *Victoria*.

Juan Sebastián Elcano al mando de la *Victoria*

Tras la muerte de Magallanes en Mactán (27 de abril de 1521), provocada por haber cometido el único fallo estratégico en su viaje al minusvalorar la fuerza enemiga y no utilizar toda su capacidad artillera, las dotaciones eligieron como nuevo capitán general al también portugués Duarte Barbosa, secundado por el español Juan Rodríguez Serrano. El día primero de mayo, el reyezuelo Humabón de Cebú, que previamente se había convertido al catolicismo y había sido bautizado, aliado hasta ese momento de los españoles, ofreció un banquete a los nuevos mandos de la armada, parece ser que contando con el «lengua»

Enrique de Malaca, herido también en el combate contra Lapu-Lapu, que traicionará a los españoles. A dicho banquete acudieron los principales oficiales, salvo los que estaban convalecientes de las heridas sufridas, como Pigafetta, y algunos que se quedaron «de guardia» o enfermos a bordo, como Elcano. En pleno banquete y a una señal de Humabón, una cantidad respetable de hombres armados se abalanzó contra los españoles, pereciendo casi todos. Gonzalo Gómez de Espinosa y Juan Lopes Carvalho pudieron escapar corriendo y ganar un esquife, con el que regresaron bogando a bordo.

Espinosa puso a la *Trinidad* en zafarrancho de combate, Carvalho a la *Victoria* y ordenó a Juan Sebastián Elcano alistar la *Concepción* para entrar en acción. Carvalho tomó el mando, levaron los tres barcos y dejaron que matasen a Serrano (se puede afirmar que no hicieron nada por salvarlo), quizás porque Carvalho recelaba de que este último fuese elegido nuevo capitán general.

Zarparon las tres naves supervivientes de Cebú (1 de mayo de 1521) y, cuando estuvieron libres de «puntas y bajos» y tranquilos por no percibir ya amenaza enemiga, volvieron a elegir (democráticamente) a sus jefes. Carvalho fue designado capitán general, insignia en la *Trinidad*. Espinosa pasó a montar la *Victoria* y Elcano la *Concepción*, prestando los tres juramento de fidelidad al



Ternate vista desde la vecina Tidore. (Imagen facilitada por el autor)

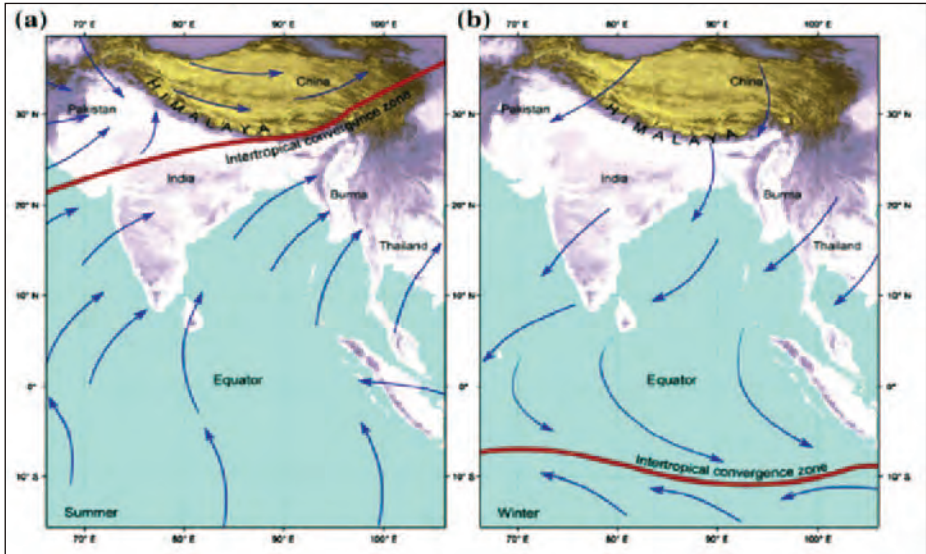
emperador. El guipuzcoano, profesional profundo, se aperció de que su buque estaba a punto de quebrarse por tener la quilla carcomida y las cuadernas en parte podridas y aconsejó salvar todo lo posible de a bordo, transbordándolo a los otros dos, y quemarlo, como así lo hicieron, pasando él, otra vez de maestre, a la *Victoria*.

Carvalho, que no estaba cualificado para ejercer eficazmente su capitanía, evidenció una carencia absoluta de «don de mando», y la crisis llegó tras la estancia en Brunéi cuando apresaron unas embarcaciones filipinas cargadas de mujeres y el portugués montó un harén a bordo de su buque, lo cual atentó contra los sagrados principios de los españoles que, inmediatamente, lo destituyeron, nombrando sucesor a Gómez de Espinosa, con el mando de la *Trinidad* incluido, y quedándose Elcano al gobierno de la *Victoria*, que ya no dejaría hasta llegar a Sevilla. Ambas naves alcanzaron felizmente su objetivo, Tidore (8 de noviembre de 1521), evitando así a los portugueses que estaban establecidos en la vecina Ternate. Llegaban tras haber perdido prácticamente la mitad de los hombres embarcados en Sevilla.

El regreso a España

La decisión de regresar abarrotados de especias tenía que correlacionarse con el profundo conocimiento del monzón. Efectivamente, el clima del Índico y de los mares adyacentes se basa en dos estaciones (en francés *mousson*, sustantivo femenino; quizás de ahí viene que en la Armada española se respetara ese género femenino) claramente diferenciadas: la estación de lluvias y la seca. La de lluvias y monzones abarcaría en teoría desde los meses de noviembre a marzo, con vientos del NE (Elcano zarpará en diciembre). Esta época se caracteriza también por ser la más fresca del año, encontrando temperaturas relativamente bajas en zonas montañosas para un clima tropical. Desde los meses de abril a octubre predomina la estación seca, que a su vez se corresponde con la época de más calor en el país y vientos del SW (Espinosa, que zarpará en abril, imposibilitado de seguir aguas a Elcano, intentará el tornaviaje hasta Nueva España).

Ambos buques (lo cuenta detalladamente Pigafetta) cargados de especias, sobre todo de clavo de olor, y de común acuerdo, se dispusieron a regresar vía Timor por el cabo de Buena Esperanza, que no era derrota conocida, pues los portugueses por entonces hacían la vuelta vía Cochín, y de allí en flotas se dirigían a pasar entre Madagascar y la costa africana; tenían puertos de apoyo en Mozambique y remontaban el cabo de las Agujas y el de Buena Esperanza para luego aprovechar la corriente de Benguela que les subía hasta el ecuador. Su intención quedó evidenciada pues embarcaron prácticos, pagados de antemano, para llegar sin problemas hasta Timor.



Monzón de verano (derecha). Monzón de invierno (izquierda) (1)

Desgraciadamente la *Trinidad*, cuando se puso en movimiento, comenzó a hacer agua por sus costuras de forma alarmante, por lo que regresó al fondeadero y Espinosa se decidió a dar la banda para calafatearla (con el engorro de tener que descargar todo y almacenarlo hasta que quedase bien adobada). Elcano, «viendo las barbas de su vecino...», decidió a su vez descargar parte de su preciosa carga y dejarla en tierra para mejor ocasión; además, temiendo no culminar el retorno, dio tiempo a los suyos para que pudiesen enviar correo a sus familias valiéndose de la *Trinidad*. El amor a los reglamentos administrativos les condujo a dejar cuatro hombres en Tidore a cargo de dicho almacén. Carvalho y medio centenar más se quedaron voluntariamente en la isla. Para compensar las bajas, se embarcaron «malucos», algunos de los cuales llegarán con Elcano hasta Valladolid.

Comienzo de la primera circunnavegación

Elcano zarpa por fin con la *Victoria* de Tidore el sábado 21 de diciembre de 1521 y, como había concertado previamente con el rey de la isla, hizo escala en Mutir (que está exactamente sobre la línea equinoccial), donde embarcó madera

(1) <http://www.bing.com/images>

y continuó a Timor, divisando cientos de islas, difíciles de identificar hoy en día por lo cambiante de la semántica en tierras donde han convivido razas y religiones diversas, diferentes culturas y distintos colonizadores. Pigaffeta anotaría en italiano los sonidos que escuchaba a los nativos, pero españoles, portugueses, ingleses y holandeses lo harían en sus propias lenguas. Él cita Cayoán, Laigoma, Sico, Giogi, Cafi, Laboán (hoy parte de la isla de Bachián), Latalata, Jaboli, Mati, Batutiga, Lamatola y Tenetum. Otras islas son más conocidas y más fáciles de identificar, como Buru «a 3° -30' de latitud S y 75 leguas de Tidore», Ambón (Amboina, Kota Ambón) «a diez leguas al W de Buru» y que confina con Gilolo (Jilolo o Halmahera). A 35 leguas de



Nativos de las Molucas (2)

Buru, SW¼S, encontraron la de Bandán «con otras trece», de todas las cuales describe sus producciones. Gracias a los prácticos, identifican Zolor, Nocemamor y Galián y, tras sufrir un duro temporal (10 de enero de 1522), llegaron con mucha dificultad a la isla de Mallua (la cual está en 8° y 1/3, según el piloto Albo), en la que fondearon y desde la que Francisco de Albo (3) identificará Liamán, Maumaná, Cisi, Aliquira, Bona, Maluco, Ponón y Bera.

En su derrota hacia Timor, el cúmulo de islas que iban avistando era de tal magnitud que los prácticos malayos aconsejaron fondear por las noches para no darse contra tanto islote y tanto arrecife; así lo hicieron en Sulach (Xoula en la cartografía holandesa), donde fueron informados y anotaron los nombres de las islas que la rodeaban; después barajaron las de Lamatola y Tenetum para fondear nuevamente en la citada Buru, donde refrescaron aguada y víveres:

(2) <http://www.indiana.edu/~liblilly/digital/collections/items/show/93>

(3) ALBO, Francisco: *La Primera Vuelta al Mundo* (VV. AA.). Madrid, 2012, pp. 67-110; y *Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria*, p. 179. Edición trilingüe, Atenas, 2020.

«... cerdos, cabras, gallinas, cañas de azúcar, nueces de cocos, sagú, platos compuestos de bananas a los que llaman canalí y chicares, que aquí les llaman nanga. Los chicares son frutos parecidos a la sandía, pero su corteza está llena de nudos; dentro están llenos de semillitas rojas, parecidas a las pepitas del melón, sin cáscara leñosa, de una sustancia medular como las judías blancas, pero muy grandes muy tiernas y con sabor a castañas...» (4).

Pigafetta describe lo observado entre Buru y Ambón y el crudo temporal que sufren el 10 de enero de 1522, tan duro que: «... hicimos voto de ir en peregrinación a N.^a S.^a de la Guía (5) si nos salvábamos...»; Albo (6) anotó: «... corrimos con mal tiempo de la parte del Sur, costeamos varias islas y surgimos (fondeamos) en la postrera que se llama Malúa» (y cita ocho más cercanas a ella). Allí descubrieron graves daños en el casco, por lo que dieron la banda para carenarlo y en ello emplearon dos semanas. Pigafetta dice: «Encontramos cabras, gallinas, pescados, cocos, cera y pimienta; por una libra de hierro viejo nos dieron quince libras de cera (7)... y enseguida partimos de Malúa (el sábado 25 de enero), y fuimos al S y hallamos la isla de Timor». En Malúa habían tomado otro práctico para llegar «a una isla en que abundaban muchísimos víveres» (8). Continúa Albo:

«... costeamos la costa de E a W de la parte del N de la dicha isla, la cual está en altura de 9°, y la más cercana tierra de la parte del N, y esta tierra habrá diez leguas de camino, y esta costa está con Buró NE/SW cuarta de N/S en longitud de 197° y 45' (9), y esta isla de Timor costeamos toda la costa de E a W, hasta el pueblo de Manway... y al de Querú.»

El propio Juan Sebastián Elcano, en la carta que escribió al emperador desde el fondeadero de Sanlúcar, afirma que descubrieron muchas islas riquísimas:

«... entre las cuales la de Bandam (Bacán), donde se dan el jengibre y la nuez moscada y Zalba, donde se cría la pimienta, y Timor, donde crece el sándalo, y en todas... hay infinito jengibre. Las muestras de todas estas producciones traemos para mostrar a V. M.

(4) PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje en torno del Globo*. Austral, 207. 5.^a edición, p. 133..

(5) No creemos que se trate de la muy conocida, hoy en día, ermita viguesa, ya que por entonces esa advocación existía en Madrid, Camas (Sevilla), Arbuio (Vizcaya)....

(6) ALBO, Francisco: *op. cit.*, p. 88.

(7) PIGAFETTA, Antonio: *op. cit.*, p. 134.

(8) Ídem.

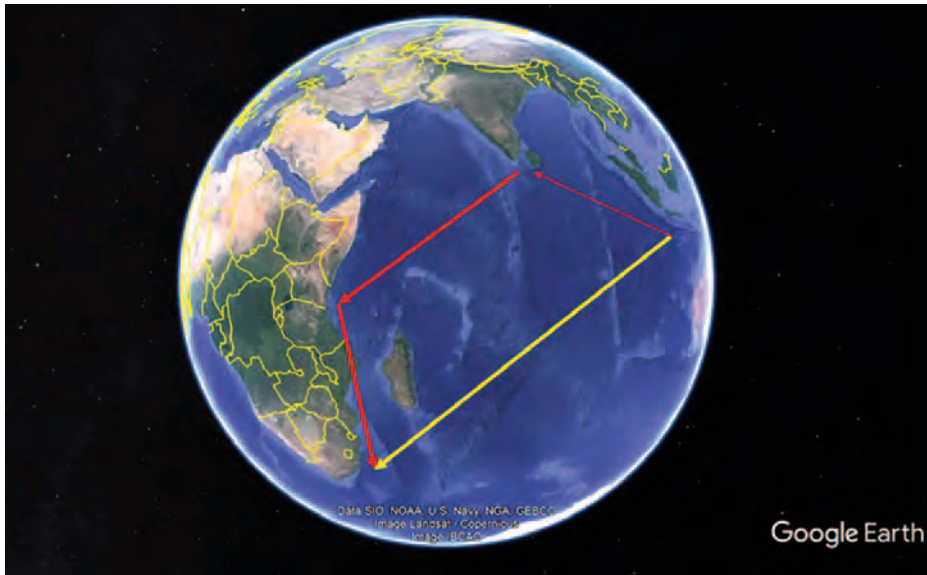
(9) El meridiano de referencia de Albo es el de la isla de El Hierro (Canarias). Pigafetta da siempre longitudes 25° menores, pues las referenciaba a la línea de demarcación de Tordesillas. La longitud exacta de Dili es 125° - 33' - 37'' de Greenwich; por tanto, constatamos que el error en la longitud era enorme.

La paz y amistad de todos los reyes y señores de dichas islas, firmadas por sus propias manos, traemos para V. M., pues desean servirle y obedecerle como a su rey y señor natural.»

Otro cometido, estipulado en la misión, cumplimentado.

Y aquí llega una información importantísima para comprobar el estilo de liderazgo de Elcano. Dos tripulantes de la *Victoria*, Martín de Ayamonte y Bartolomé Saldaña, desertaron en Timor, fueron presos de los portugueses y enviados a Malaca, donde declararon ante el juez (10). De dicha declaración se desprende el carácter firme de Juan Sebastián Elcano, sus discrepancias con algunos subordinados que le recomendaban tomar otra derrota (más al norte y más «portuguesa») y no la directa al cabo de Buena Esperanza que él mismo había elegido y que terminó imponiendo. Otros datos sabemos por estos desertores, pero no hacen al caso de este estudio.

En Timor encontrarían alimentos para la larga navegación que les esperaba. El propio cronista Pigafetta fue designado «cabo compra» y se ufanó al conseguir,



En amarillo, la de Elcano. (Elaboración del autor sobre mapa *Google*)

(10) Antonio Baiao, en 1933, descubrió en la Torre do Tombo el documento *Auto das perguntas que se fizeram a dois espanhóis que chegaram à fortaleza de Malaca vindos de Timor na companhia de Álvaro de Juzarte, capitão de um junco*, ahora redescubierto por el profesor Mazon y traducido por el Archivo General de Indias de Sevilla, <https://rutaelcano.commartin-ayamonte>

con lo poco que quedaba a bordo para «rescatar», «... cinco cabras y dos cerdos... nos dio siete búfalos... le regalamos una tela, un paño indio de seda y algodón, varias hachas, cuchillos indios y europeos y unos espejos». El mismo cronista describe la gran isla de Timor, su producción, sus costumbres, las ciudades y el «mal de Job» (11), que los naturales achacaban a los portugueses, y también lo hace con sus islas cercanas y con Java, mezclando realidades con fábulas conocidas de tiempos remotos.

Por fin, el martes 11 de febrero de 1522 zarparon de Timor y enseguida reconocieron las islas de su extremidad SO, gobernando al OSW durante un mes y, después, acomodándose al viento, seguirán la derrota en demanda del cabo de Buena Esperanza.

Pronto surgió un problema, que el «cabo compra» de ocasión no describe en su relato (quizás abochornado por su impericia), y fue debido a que el ganado, por supuesto, bebía a diario agua dulce en cantidad respetable y, como era tan escasa, los humanos podrían quedarse sin ella, por lo que decidieron sacrificarlo. Pero para curar su carne y mantenerla comestible no tenían sal suficiente (el «oro blanco» fue el problema acuciante desde la desertión de la *San Antonio*) y a los siete días comenzó la putrefacción, teniendo que arrojarla a la mar... A partir de ahí, confiesa Pigafetta:

«Algunos de nosotros, y sobre todo los enfermos, hubiéramos querido tocar tierra en Mozambique, donde hay un establecimiento portugués, porque el barco tenía una vía de agua, el frío nos molestaba mucho y, sobre todo, porque no teníamos más alimento que arroz ni más bebida que agua, pues toda la carne, por no tener sal con que salarla, se pudrió.»

Albo da cuenta del avistamiento de la isla de Ámsterdam

«A los 18 del mes (marzo) tomé el sol en 49, 5°, la altura (es decir, la latitud) vino a ser 37° 35'... vimos una isla muy alta, y fuimos a ella para surgir y no pudimos tomarla, y amainamos, y estuvimos al reparo (12) hasta la mañana... está en los 38° de la parte del S, y parece que está deshabitada, y no tiene arboleda ninguna y boja obra de seis leguas» (13).

Era la actual isla de Ámsterdam (38° 43' S-77° 31' E), bautizada así por el capitán holandés Antoine van Diemen en 1633. Hasta 1696 no está documentado el primer desembarco humano en ella. Tras un fracasado intento de colonización

(11) La sífilis, aunque ahora el DRAE no la reconozca.

(12) Navegar al reparo, quiere decir con poca vela.

(13) ALBO, Francisco *op. cit.*, p. 92.

en 1871, en 1874 una comisión científica francesa realizó allí las observaciones del tránsito de Venus. Finalmente, Francia se posesionó de ella en 1892.

Aquí volvieron a experimentar todos los sufrimientos vividos en la Mar del Sur (Pacífico) ante el avistamiento de atolones inabordables por las rompientes de las barreras coralíferas, aunque también puede ser que desistieran de abordarla por la comentada falta de vegetación, por la sensación de estar deshabitada y por la pérdida de tiempo que supondría intentarlo con gran probabilidad de no encontrar víveres o agua. Quizás el avistamiento pudo producirse estando a sotavento de ella, con lo cual no querrían arriesgarse a una pérdida de tiempo improductiva.

El Índico y, de nuevo, el Atlántico

«Esclavos más del honor que de su propia vida...» (Pigafetta).

«Abril de 1522. Para doblar el cabo... tuvimos que permanecer nueve semanas enfrente de este cabo, con las velas recogidas, a causa de los vientos del O y del NO, que tuvimos constantemente y que acabaron en una horrible tempestad... es el más grande y peligroso cabo conocido de la tierra.

»Seis de mayo de 1522 (Albo lo fecha en el 22, que es lo acertado). Finalmente, con la ayuda de Dios pasamos el terrible Cabo; pero tuvimos que acercarnos a cinco leguas (con el consabido temor a ser presos de los portugueses), sin lo cual nunca lo hubiéramos pasado» (14).

Alcanzada en esta novedosa derrota del Índico la latitud S de 40° 30' (lunes, 14 de abril, según Albo), Elcano arrumbó poco a poco al norte, con rumbos de componente ONO y vientos duros, que a veces les hacían desandar lo ganado. Así finalizaron abril en 36°-27' S, gobernando al O1/4 al NO. El cabo de Buena Esperanza distaba 142 leguas (426' o 789 km). En mayo, Albo no bajó el sol hasta el día 5, pero montar el cabo (34° -33' S) y el de las Agujas (34° -59' S), que es el punto más austral del continente africano, duraría dos semanas y no las nueve que anotó Pigafetta exageradamente.

Albo sigue anotando rumbos y alturas, además con frases cortas aclara la situación: «A los siete del dicho mes (mayo) tomé el sol en 36° y 3/4°; tenía de declinación 19° y 17'; vino a ser la altura (latitud) 33° 58' S; la derrota fue al NW; el Cabo me está al Este lejos de mí 57 leguas» (15).

Por tanto, parecía que habían remontado Buena Esperanza y navegaban a prudente distancia de tierra (171') y que el día 8 iban aproados: «... 160 leguas

(14) PIGAFETTA, Antonio: *op. cit.*, p. 141, y ALBO, Francisco: *op. cit.*, p. 97.

(15) ELCANO, J. S., y otros: *La Primera Vuelta al Mundo* (VV. AA.), p. 96, y ALBO, Francisco: *op. cit.*, p. 192.

en derecho al Río del Infante...», bautizado así por Bartolomé Díaz (hoy en día Groot-Visrivier o río Fish) en honor al infante João, comandante de una de las carabelas cuando se pasó por fin el cabo de Buena Esperanza en enero de 1488 (su desembocadura está en 33° -52' S y 27° -45' E), con lo que supieron que no estaban en el Atlántico, pues la costa «corre Nordeste-Sudoeste cuarta del Este-Oeste», o sea, la oriental de la actual Sudáfrica.

El viernes día 9 de mayo fondearon, pero el tiempo les hizo levar enseguida y «... vimos muchos humos, y era muy pelosa, sin arboleda ninguna y esta costa corre NE-SW; está en altura de 33°, y el día fue sábado a los diez de dicho mes (mayo)...». Por tanto, la angustiada situación de la aguada y los víveres continuó inalterada. El 13 seguían a la vista de tierra, gobernando al OSO y cerca del río de la Laguna (si la latitud está bien calculada, este río es el mismo del Infante). El 14 observa la meridiana que le da una latitud de 35° -32': «... y estoy con el Cabo de las Agujas Este-Oeste cuarta del Noroeste-Sureste, largo de él 7 leguas a la mar»; el 15 continúan en el mismo punto. El 16, en 35° -39' S, sitúa al cabo de Buena Esperanza al ESE-ONO y 20 leguas; el viento es del oeste, por tanto, no pueden avanzar apenas, además «este día quebramos el mástil y la verga del trinquete y estuvimos todo el día al reparo»; sin embargo, el cabo ya lo marcan por la aleta de Er. a 60', resguardo suficiente para montarlo sin temor a los portugueses. Por eso, el 18 anota Albo: «... el camino fue el OSO y al SSO, con mucho viento, y no pudimos andar adelante, que el agua corría mucho (la corriente) al ENE y el día fue domingo». El día 20, en 33° -24' S, el cabo demora al N, NO-SE1/4 E-O; el 22 están en 31° -57' y a 70 leguas del cabo. Lo habían montado definitivamente. Finalizan el mes en 12° -30' S, aguas de Luanda (a 180' de ella). La corriente de Benguela los benefició y los condujo a latitudes más cálidas.

Los problemas para montar el cabo fueron muchos. Siguiendo bien a Albo, vemos que encontraron los famosos remolinos que desconcertaron al piloto, pues, por ejemplo, un día observó y se situó, luego hubo varios días de cerrazón y, cuando vuelve a situarse, está en el mismo punto; sin embargo, él veía la proa cortar el mar y a la popa dejar estela... Lo que no sabía es que el remolino lo había llevado al mismo sitio. Esos remolinos están en el origen de la fábula del holandés errante. Concluyendo, primero intentaron pasar muy al sur del cabo, pero no lo consiguieron; por fin, acercándose más a tierra, lograron montarlo.

Cabo Verde como último recurso

La corriente de Benguela y los alisios del SE hicieron fácil la navegación hasta el ecuador, que cortaron entre los días 7 y 8 de junio, continuando en demanda de las peligrosas —por ser portuguesas— islas de Cabo Verde. El día 7, Albo se sitúa en 1° -2' S y «... el cabo Las Palmas está al NO 80 leguas de él, y

el día fue sábado». Al siguiente anota 0° -44', navegando al NO1/4 N, y el 15, por la proximidad a los bajos de la costa, se pasan la noche sondando, encontrando fondo en 23 brazas. El 17, la corriente les abate hacia el río Grande (hoy en Guinea Bisáu) y, como la sonda va descendiendo hasta cuatro brazas, fondean al día siguiente. Desgraciadamente, el inmenso manglar senegalés les impidió hacer aguada o tomar víveres, vuelven a fondear la noche del domingo 22 con el mismo resultado y el 25 alcanzan los 11°-20' N. Al finalizar el mes están N-S cuarta del NO-SE Cabo Verde, 25'.

El 1 de julio deciden arrumbar a Cabo Verde para aprovisionarse porque de otra forma sería segura la muerte de todos:

«A los 9 del dicho (julio de 1522) no tomé el sol, y surgimos en el puerto de Río Grande (Ribeira Grande de la isla de Santiago)... y este día fue miércoles, y este día tienen ellos por jueves; y así creo que nosotros íbamos errados en un día y estuvimos hasta el domingo en la noche, e hicimos a la vela por miedo al mal tiempo y travesía del puerto (es decir, por miedo a garrear e irse sobre la costa)» (16).

Lo experimentado por la dotación de la *Victoria* en Cabo Verde fue la primera acción anotada en crónica alguna. Albo creyó que ellos mismos eran los equivocados, sin meterse en honduras y sin reparar en los horarios que impone el caminar del Sol. Los remordimientos asaltaron a los católicos tripulantes puesto que, si habían llevado las fechas equivocadas, ni habían guardado los preceptos dominicales y festivos e incluso quizás habrían comido algo de carne en viernes, no mucha, pues ya se sabe la carestía espantosa que padecieron...

El aprovisionamiento conseguido en San Miguel permitirá que 18 de los tripulantes de la *Victoria* llegaran vivos a Sevilla, pero por poco se quedan sin completar el viaje cuando un comerciante caboverdiano exigió el pago en *cash* y un marinero español declaró que tenían clavo suficiente para ello. Llegado a oídos del gobernador, ordenó inmediatamente la caza de los *espanhóis*. Elcano, al recibir la noticia, ordenó picar los cables y salir con los 22 hombres que tenía a bordo, de los que cuatro fallecerán en esta última etapa, dejando a trece prisioneros de los portugueses.

En demanda de España

El día 16 reanudan la derrota desde los 14° -14' N, pero hasta el 18 no logran vientos que les permitan hacer rumbos de componente norte; el 23 ya están 18° -6' N y el 28 «... estaban con Tenerife ENE-OSO y en 22° -1' N». Los

(16) ALBO, Francisco: *op. cit.*, p. 103.

días siguientes consiguen un buen andar, gobernando al NNO y NO1/4 al norte, terminando el mes en 25° -35' N y con rumbo NNO.

Debido a la «Relación de un portugués compañero de Duarte Barbosa, que fue en la nao *Victoria* el año de 1519» (17), conocemos la «Vuelta de Mina», la derrota apropiada para ganar el cabo de San Vicente partiendo de Cabo Verde, que es a la que se vio obligado seguir Elcano; anotaremos solamente lo que dice Albo del mes de agosto, cuando navegaron en demanda de las Azores dejando la isla de El Hierro al este (da referencias de Fayal, Pico y San Miguel, pero no cita las Madeira) y que finaliza cuando corrían francamente al E o al ESE, y el 1 de septiembre «... en 37° -14' N, la derrota fue al E cuarta al SE, y la nao me hizo el camino al E-SE, y estoy del cabo de San Vicente 81 leguas, y este día mandé ir al E, y el día fue lunes» (18).

Finaliza Albo su diario con su concisión náutica: «A los 3 del dicho (septiembre de 1522) tomé el sol en 57° ...vino a ser la altura 37° -8' N, y la derrota fue al E; estoy lejos del cabo ocho leguas, y el día fue miércoles, y esto fue al mediodía. A los 4 del dicho en la mañana vimos tierra y, era el cabo San Vicente, y nos estaba al NE, y así cambiamos la derrota al E-SE por apartarnos del mismo cabo».

Recalada perfecta, con San Vicente por la amura de babor, pero para rematar la navegación tenemos que retomar el relato de Pigafetta, que escribió:

«Llegamos 18 a Sanlúcar. Gracias a la Providencia, entramos el sábado 6 de septiembre en la bahía de Sanlúcar, y de sesenta hombres que componían la tripulación cuando salimos de las islas del Maluco, no quedábamos más que dieciocho, la mayor parte enfermos. Los demás, unos se escaparon en la isla de Timor, otros fueron condenados a muerte por los crímenes que cometieron y otros, en fin, perecieron de hambre.

Longitud del viaje. Desde nuestra salida de la bahía de Sanlúcar, hasta el regreso, calculamos que recorrimos más de catorce mil cuatrocientas sesenta leguas, dando la vuelta completa al mundo, navegando siempre de levante a poniente.

Llegada a Sevilla. El lunes 8 de septiembre echamos anclas junto al muelle de Sevilla y disparamos toda la artillería...» (19).

La carta de Juan Sebastián Elcano al emperador, remitida desde el fondeadero de Sanlúcar, ya citada más arriba, muestra el estilo de comandante que fue, sencillo, poco adulador y no revestido de plumas ajenas, es decir, con «don de mando». Comienza con una somera descripción del viaje y sus dificultades y continúa diciendo:

(17) *Ibidem*, p. 115.

(18) *Ibidem*, p. 18.

(19) PIGAFETTA, Antonio: *op. cit.*, pp. 142-143.

«... Y por tanto suplicamos a tu Alta Magestad que provea al rey de Portugal por los trese hombres que tanto tiempo tienen servido. Más sabera tu Alta Magestad lo que en más avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el occidente e viniendo por el oriente.

Suplico y pido por merced a tu Alta Magestad por los muchos trabajos e sudores e hambre e sed e frío e calor que ésta tu gente ha pasado en tu servicio, les hagas merced de la cuarta parte e vintena de sus caxas e quintalada (es decir, libras de impuestos reales).

Así, me quedo besando pies e manos de tu Alta Magestad. Fecha en la nao *Vitoria*, en Sanlúcar, a VI de setiembre de mil e quinientos e veinte e dos años. Servidor de tu Alta Magestad. El Capitán Juan Sebastián Elcano.»

Por tanto, hablando de tú y de alta majestad, observé, en mis años mozos de oficial embarcado, que los «chos» vascos eran capaces de hablar de tú y de V. E. al tiempo... De casta les viene. La carta ejemplifica al comandante de un barco preocupado por su dotación, tanto de los dieciocho llegados como de los trece dejados en Cabo Verde, que no alardea en demasía y que da conciso parte de lo acaecido.

Tras el fondeo en Sanlúcar, río arriba hasta Sevilla y, a causa del catolicismo sin el cual no pueden explicarse muchas cosas de esta gran odisea, y tal como había hecho Magallanes antes de salir de allí al encomendarse a Nuestra Señora de la Victoria, en la capilla de Santa Bárbara de la iglesia de Santa Ana de Triana (por entonces capilla exenta), Elcano y los suyos fueron a postrarse a la santa iglesia catedral ante la imagen de Nuestra Señora de la Antigua que en ella se venera.



Capilla de Santa María de la Antigua (Catedral de Sevilla). (Foto: <https://www.bing.com/images/>)

BIBLIOGRAFÍA

- BLANCO NÚÑEZ, José María: «A expedição de Magalhaes. Organização e métodos», VII Simpósio de História Marítima. Academia de Marinha. Lisboa, 2002.
- CARO PROENÇA, José: «Fernão de Magalhães a sua viagem no Pacífico». Actas VII Simpósio de História Marítima. Lisboa, 2002.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación». Actas Congreso Historia Descubrimientos, Madrid, 1992.
- COMELLAS, José Luis: *La primera vuelta al mundo*. Madrid, 2012.
- DA FONSECA, João Abel: «De perseguidor de Fernão de Magalhães a descubridor da Austrália?». VII Simpósio de História Marítima. Lisboa, 2002.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*. Tomo IV. Madrid, 1837.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La nao Victoria y su vuelta al mundo*. Gijón, 2019.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Padrón de descubridores*. Editorial Naval, Madrid, 1992.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; BLANCO NÚÑEZ, José María, y dos más: *Desvelando Horizontes*. Tres tomos. Servicio Publicaciones de Defensa. Madrid, 2019.
- MAZÓN SERRANO, Tomás: *Elcano, viaje a la historia*. Ediciones Encuentro. Madrid, 2020.
- PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje en torno del Globo*. Colección Austral, 5.^a Edición. Madrid, 1963.
- VV. AA.: *La Primera vuelta al mundo*. Miraguano Ediciones/Ediciones Polifemo. Madrid, 2012.