

A portrait of Tomás Mazón Serrano, a man with a dark beard and mustache, wearing a black cap with a white feather and a brown tunic with a white collar. The portrait is partially obscured by the title text.

Tomás Mazón Serrano

VIAJE A LA HISTORIA

# EL CA NO



Tomás Mazón Serrano

# Elcano, viaje a la historia

*Prólogo de Braulio Vázquez Campos*



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

© Prólogo de Braulio Vázquez Campos

Imágenes del pliego elaboradas por Tomás Mazón Serrano, en [rutaelcano.com](http://rutaelcano.com)

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

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

Colección Nuevo Ensayo, nº 73

Fotocomposición: Encuentro-Madrid

ISBN PDF: 978-84-1339-689-7

Depósito Legal: M-8924-2020

*Printed in Spain*

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

Redacción de Ediciones Encuentro

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

[www.edicionesencuentro.com](http://www.edicionesencuentro.com)

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



# ÍNDICE

Prólogo.....	11
Preámbulo.....	15
Nota preliminar. Las fuentes documentales .....	17

## PRIMERA PARTE

LA EXPEDICIÓN DE LA ESPECIERÍA.....	25
-------------------------------------	----

I. Antes de zarpar .....	27
La carrera por la Especiería .....	27
Los preparativos de la expedición.....	36

II. La búsqueda del ansiado paso .....	45
La travesía del Atlántico .....	45
Hacia lo desconocido.....	55
El motín del Puerto de San Julián.....	60
En tierra de patagones.....	69
El descubrimiento del Estrecho .....	75
La vuelta a Sevilla de la nao San Antonio.....	78
Por fin el gran océano .....	86

III. Hacia el otro lado del mundo.....	89
--	----

La interminable travesía.....	89
Llegada a las Islas Filipinas.....	97
La muerte de Magallanes .....	105
La traición de Humabón .....	112
Perdidos y de nuevo al borde del desastre .....	118

## SEGUNDA PARTE

### EL VIAJE A LA HISTORIA..... 133

#### IV. El cumplimiento de la misión y la gran decisión ..... 135

Elcano y Espinosa toman el mando..... 136

La estancia en las Molucas..... 144

La separación de las naos y la decisión de dar  
la vuelta al mundo ..... 152

#### V. El drama de la nao Trinidad ..... 163

El intento de tornaviaje..... 163

El calvario de los supervivientes ..... 174

#### VI. La gesta se consuma..... 185

En solitario hacia el cabo de Buena Esperanza..... 185

En el Atlántico hasta el límite ..... 193

El desesperado intento de escala en Cabo Verde ..... 196

La llegada ..... 207

La gloria eterna..... 211

## TERCERA PARTE

### MÁS DETALLES PARA LA ADMIRACIÓN..... 219

#### VII. Los conocimientos técnicos con los que dieron la vuelta al mundo ..... 221

Los medios para determinar la posición ..... 221

El Pacífico: el ya esperado ancho mar ..... 229

Interrogantes y reflexiones sobre las navegaciones de Magallanes y Espinosa en el Pacífico.....	244
VIII. Grandes hasta el final .....	251
Elcano, de nuevo hacia el Maluco.....	251
Hernán Cortés al auxilio de Elcano y Espinosa .....	256
Dos ejemplos significativos de los que nunca regresaron.....	260
El legado de Elcano al Monasterio de la Santa Faz de Alicante....	265
Epílogo personal .....	269
ANEXOS.....	273
Anexo I. Los tripulantes.....	275
Anexo II. El testimonio de Martín de Ayamonte .....	279
Anexo III. Crónica de Fernando de Oliveira, o Manuscrito de Leiden.....	287
Anexo IV. Las fuentes .....	305
Otra bibliografía.....	323
Anexo V. Mapamundi con la derrota seguida .....	327





## PRÓLOGO

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

Cuando nos reunimos en mi despacho poco tiempo después, tuve el gusto de mostrarle algunos documentos que atañían a la armada de Magallanes. A lo largo de mi carrera profesional, he tenido ocasión de ver a cientos de investigadores en la sala de consulta de mi Archivo trabajar con alguno de los más de 45.000 legajos cuyo cuidado tenemos encomendado. Pocas veces he visto a alguien mostrar un respeto tan reverencial, y a la vez tanto entusiasmo y amor por la Historia, como a Tomás cuando pudo leer los pliegos en cuarto del *Derrotero* de la nao Victoria, copia de finales del siglo XVI del original que terminara de confeccionar el piloto Francisco Albo. Fue fácil ponerse de acuerdo con una persona de estas características que, por si fuera poco, no pedía nada a cambio de su colaboración. Su contribución ha sido fundamental para el gran éxito de nuestra exposición *El viaje más largo*, que ha acercado la historia de la primera circunnavegación, entre septiembre de 2019 y febrero de 2020, a más de 320.000 visitantes en el Archivo General de Indias, y que seguirá su periplo en el Museo San Telmo de San Sebastián entre junio y octubre de 2020.

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

al menos irnos alejando de las mentiras. Mi opinión profesional, en mi doble vertiente como historiador y archivero, es muy simple: hay que estar siempre dispuesto a aprender, de quien sea que haya estudiado un tema con rigor, y especialmente si aporta una perspectiva nueva.

Mientras escribo estas palabras, tengo entre mis manos las páginas que Tomás está a punto de entregar a la imprenta. A pesar de que presumo de conocerle bastante bien, no deja de sorprenderme su vasto conocimiento de la documentación y la cronística del Viaje (sí, merece que se escriba con mayúscula). Reconozco los ecos de las discusiones de hipótesis que Tomás ha mantenido con distintos especialistas, y que le han llevado, tras acurada labor, a pulir sus ideas sobre qué aconteció en cada una de las vicisitudes de la circunnavegación. Admiro cómo ha sabido descubrir en documentos archiconocidos lo que a otros les había pasado inadvertido — ¡ah, esa carta de López de Recalde! ¡Y qué me dicen del testimonio de Martín de Ayamonte! —, compruebo que, llevado por su amor a la verdad, no le importa desdeírse de algunas de sus propias hipótesis, expuestas en su web con idéntica pasión que ahora. Concluyo, en fin, que el lector podrá disfrutar de la mejor síntesis escrita hasta la fecha sobre la primera vuelta al mundo.

Pero no es solo que este libro esté bien documentado y sea muy sólido desde el punto de vista científico. Es que además su autor, con gran pulso literario, nos embarca con aquellos marinos y nos hace lamentar sus errores, dolernos de sus padecimientos, alegrarnos de sus buenos sucesos y enorgullecernos de sus éxitos como si fueran propios. No es logro baladí hacernos saltar por encima de los siglos para mirarnos en el espejo de aquellos hombres. Será muy difícil que al pasar la última página el lector no vea con afecto, como a viejos amigos, no ya a Elcano y Magallanes, sino a todos los aventureros que los acompañaron: el astrónomo Andrés de San Martín, el piloto Francisco Albo, el maestre Juan Bautista, el paje Vasquito Gallego, el marinero Ginés de Mafra, el capitán Gonzalo Gómez de Espinosa, el grumete Antón Moreno... Y milagro será que, como acontece con los buenos libros de aventuras que nos

aficionaron a la lectura en la niñez, a poco de arribar exhaustos al puerto de destino, no anhelemos volver a enrollarnos en la Armada de la Especiería y revivir la empresa.

No me cabe duda de que Tomás, a quien estos años de balanceo por las olas de alta mar desequilibran en la quietud de tierra firme, se pondrá a la cabeza de nuevas expediciones a otras tierras y mares aún inexplorados, que merecen ser contadas... y vividas. Y yo, amigo, si me lo permites, subiré a bordo contigo.

Braulio Vázquez Campos  
Archivero en el Archivo General de Indias e historiador  
Sevilla, 28 de febrero de 2020





Sevilla  
Sanlúcar de Barrameda

Tenerife  
El Médano

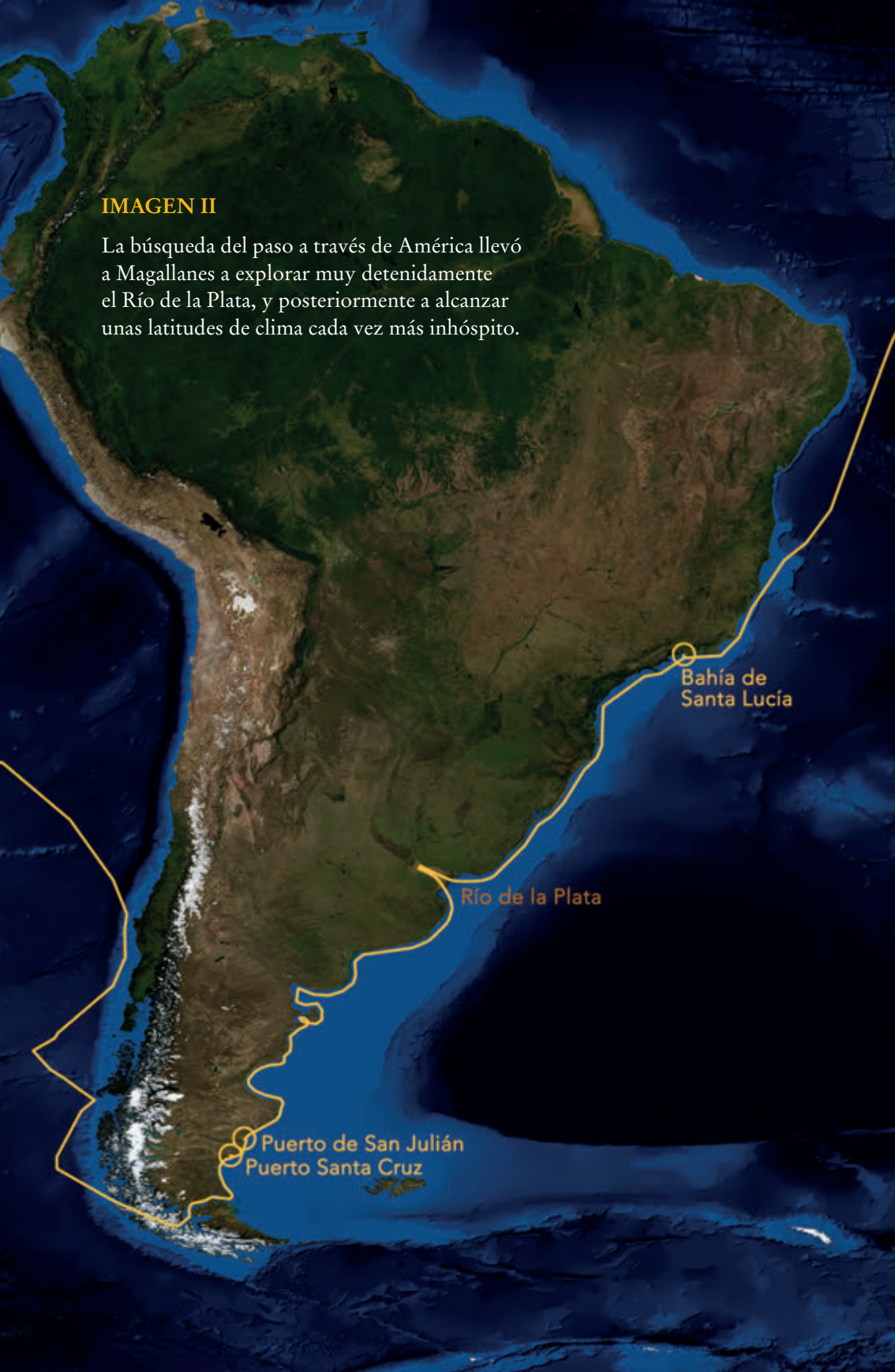
Bahía de Santa Lucía

**IMAGEN I**

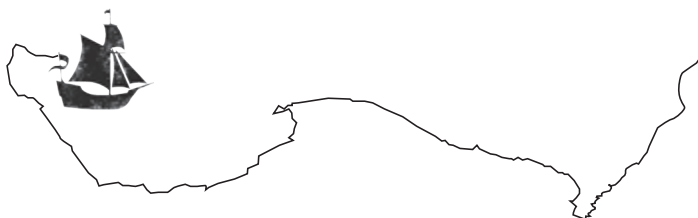
Derrota seguida por la expedición en el océano Atlántico hasta el primer punto de parada en América, al que llamaron la Bahía de Santa Lucía.

## IMAGEN II

La búsqueda del paso a través de América llevó a Magallanes a explorar muy detenidamente el Río de la Plata, y posteriormente a alcanzar unas latitudes de clima cada vez más inhóspito.







PRIMERA PARTE

LA EXPEDICIÓN DE LA ESPECIERÍA

## I. ANTES DE ZARPAR

### La carrera por la Especiería

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

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

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

---

<sup>1</sup> Cayo Plinio Segundo, *Historia Natural*, Libro XII, siglo I.

Sin embargo, tras la caída de Constantinopla en 1453, el emergente Imperio otomano obstaculizó estas rutas comerciales, lo que provocó un aumento espectacular del precio de la *especiiería* dada su aún mayor escasez.

## Los emergentes reinos de la península ibérica

Mientras, en el extremo opuesto del Mediterráneo, los reinos cristianos de la península ibérica habían forjado un carácter muy especial y un espíritu de continua necesidad de expansión arraigado desde el mismo momento de su nacimiento. La Reconquista había convertido en algo acostumbrado la expansión hacia nuevos territorios que después había que repoblar e integrar.

La Reconquista terminó para Portugal antes que para Castilla. Aquel reino dio entonces continuidad a su impulso expansionista a través del mar, de la *Mar Océana*. Fueron pioneros en el desarrollo de sistemas y medios de navegación que permitieron a sus marinos llegar cada vez más lejos: los remos desaparecieron de los navíos, que pasaron a impulsarse solo por unas velas más desarrolladas; las naves permitieron cada vez mayor capacidad de carga y resistencia a los temporales oceánicos gracias a una mayor altura de bordo; se desarrollaron la astronomía, la cosmografía y las matemáticas, ciencias necesarias para saber orientarse y navegar en mar abierto.

Lo que inicialmente había sido un deseo de incorporar territorios a sus dominios a lo largo de la costa atlántica africana, devino durante la segunda mitad del siglo XV en una voluntad y una determinación férrea por hallar el modo de bordear África para alcanzar Asia y abrir una nueva ruta comercial marítima que les permitiera hacerse con el comercio de la especiiería. Siguiendo este empeño, Bartolomé Días consiguió en 1488 el hito fundamental de doblar el que llamó *cabo de las Tormentas*, en la actual Sudáfrica, aunque a su rey Juan II no gustó el nombre y prefirió pasar a llamarlo tal como hoy lo conocemos: el cabo de Buena Esperanza.

Por entonces un tal Cristóbal Colón trataba de convencer a los Reyes Católicos de que él sería capaz de llegar a la Especiiería

navegando hacia poniente. No consiguió ser atendido hasta que se completó la conquista del último bastión musulmán en la península ibérica, con la toma de Granada el 2 de enero de 1492. No es por ello casualidad que ese mismo año se consumara un hecho que iba a cambiar el mundo. Apoyado especialmente por la reina Isabel I de Castilla, Colón se lanzó a navegar lo desconocido hasta topar con unas tierras que se interpusieron en su camino, y aunque quiso creer haber llegado a Asia, Colón descubrió el Nuevo Mundo.

¿Se imaginan que hoy España y Portugal se «repartieran» el mundo, la mitad para cada uno, sin contar con los demás? Esto fue exactamente lo que ocurrió entonces con la firma del Tratado de Tordesillas en 1494. Con Portugal pretendiendo asegurarse el dominio de la costa africana, y el reino de Castilla el de las nuevas islas descubiertas por Colón —y quién sabía entonces si se trataban del extremo oriental de Asia— este acuerdo, con el que se reordenaban los ya establecidos con anterioridad, nos da una idea perfecta de la mentalidad sin límites de esta gente, que ni más ni menos se repartió el mundo, con «todo lo que hasta aquí se tenga hallado y descubierto, y de aquí adelante se hallare y descubriere [...]», así islas como tierra firme».

El Tratado de Tordesillas es una de las claves en la historia de la expedición de la primera vuelta al mundo, ya que establecía una línea de repartición o demarcación en mitad del océano Atlántico, un meridiano de polo a polo, que dividiría el mundo en dos mitades y serviría de frontera entre el hemisferio oriental, que quedaba para Portugal, y el occidental, que sería para Castilla.

Bajo este marco, los esfuerzos de cada reino se centraron en continuar la exploración de sus respectivos hemisferios. Así, los españoles recorrieron el Caribe, descubrieron la tierra firme continental americana y, en 1513, Vasco Núñez de Balboa, tras cruzar a pie el istmo de Panamá, descubrió un océano a espaldas de América al que llamó *Mar del Sur*. Hubo otras expediciones que avanzaron cada vez más hacia el sur en busca de un paso que les permitiera dirigirse hacia Asia, hasta la Especiería. El último avance logrado

fue alcanzar el actual Río de la Plata, en Argentina, donde el piloto de la Casa de Contratación Juan Díaz de Solís encontró la muerte a manos de los nativos en 1516.

## Portugal alcanza la Especiería

Por su parte, los portugueses continuaron avanzando hacia Asia y la Especiería por su lado del mundo hasta lograr alcanzarla. En 1499, Vasco de Gama llegó a India, pero no solo eso, sino que, en 1511, Diogo Lopes Sequeira se estableció todavía más hacia el oriente, en Malaca —en la actual Malasia—, en una expedición en la que encontramos a alguien de excepcional valía, y que ya daba muestras de ello: un joven Fernão de Magalhães.

A finales de ese mismo año, desde Malaca partió una nueva expedición más hacia el oriente, bajo el mando de António de Abreu, en la que viajaba otra persona importante en nuestra historia, amigo y quizás pariente de Magallanes, llamado Francisco Serrão. Tras recorrer el cordón de islas principales que constituyen Indonesia (Sumatra, Java, Bali...), esta expedición alcanzó las islas ubicadas más al sur del archipiélago de las Molucas, las de Ambón y Banda. Lograron así encontrar algunas de las míticas islas de la Especiería, aunque no se establecieron en ellas y decidieron regresar a Malaca. Pero durante la vuelta ocurrió algo relevante: Francisco Serrano quedó en una isla<sup>2</sup> junto con 9 o 10 hombres, mientras los demás se marcharon. Terminó en la de Ternate, y desde allí escribió una carta a Fernando de Magallanes en la que le avisaba de que acudiera allí si quería hacerse rico. Nos lo cuenta así Gómara:

Mostraba [se refiere a Magallanes] una carta de Francisco Serrano, portugués, amigo o pariente suyo, escrita en los

---

<sup>2</sup> Se trata de la pequeña isla de Sapudi, muy cerca de la de Bali, y al norte de esta. Lo sabemos gracias a los mapas que creó Francisco Rodríguez, piloto y cosmógrafo en la expedición de Abreu, en los que se indica junto a ella el texto *Pude, homde sse perdeo a Sabbaia* [Pude, donde se perdió la *Sabbaia*]. Sabbaia era el nombre del navío en que iba como capitán Francisco Serrano.

Malucos, en la cual le rogaba que se fuese allá si quería ser presto rico, y le avisaba cómo se había ido de la India a Java, donde se casara, y después a las Malucas por el trato de las especias.

Además, en esta carta Francisco Serrano ponía en conocimiento de Magallanes la ubicación de las islas Molucas, las verdaderas islas de la Especiería. Magallanes guardó bien la carta de su amigo.

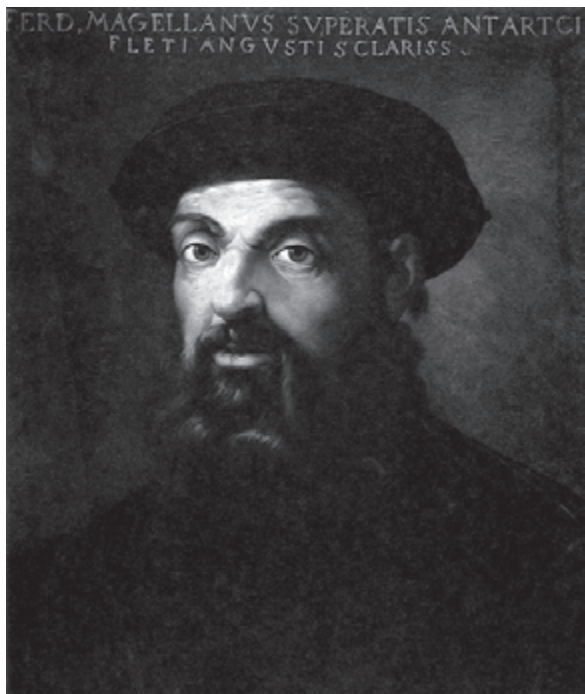
## La audaz propuesta de Magallanes

Tras su regreso a Portugal en 1513, Fernando de Magallanes participó en una campaña militar en Azamor, en el actual Marruecos, donde fue herido en una pierna. Como consecuencia de ello quedó con una visible cojera de por vida. Algunos de los suyos le acusaron falsamente de haber vendido ganado del rey allí, algo por lo que, o bien fue absuelto, o bien quienes le acusaban retiraron los cargos.

Sabemos que obtuvo entonces el rechazo de su rey Manuel I a una subida de pensión que había solicitado. Para él supuso un agravio y un deshonor que no pudo asumir. La crónica de Gaspar de Correa nos cuenta, además, que Magallanes le pidió permiso para marchar a servir a otro rey con quien pudiera ser más afortunado, obteniendo como respuesta «que hiciera lo que quisiera, y cuando quiso besar la mano de su rey, éste no se dignó a dársela». No sabemos fehacientemente si esto último fue cierto o no, pero en cualquier caso, herido en su orgullo, deshonrado, y con un rey que cometió el grave error de dejar marchar a alguien con tanto empuje y tantos conocimientos sobre los últimos descubrimientos portugueses, Magallanes decidió pasar a España en octubre de 1517.

Hay dos cuestiones relativas a él que se han difundido de tal manera que han acabado por asumirse como ciertas por la historiografía, aunque en ninguna de las documentaciones primarias o crónicas relacionadas se mencionan. Una de ellas es que ofreció al rey de Portugal dirigir una armada hasta la Especiería por la vía de occidente. Simplemente, no es cierto. Quien sí lo había hecho fue

Colón, no Magallanes. La segunda de estas cuestiones es su edad: aunque veremos en casi todas partes que nació en 1480, no hay base documental cierta para afirmarlo<sup>3</sup>.



Retrato de Fernando de Magallanes. Copia anónima realizada en 1579 de un retrato anterior hoy perdido. *Kunsthistorisches Museum* de Viena.

El caso es que Magallanes pasó a Sevilla para ofrecer, esta vez sí, la idea de organizar una expedición hasta la Especiería navegando hacia el oeste. Enseguida se le unió el bachiller Rui Faleiro, un reputado cosmógrafo también portugués, experto en navegación

---

<sup>3</sup> Sobre ello reflexionaba José Toribio Medina en su obra magna sobre el viaje *El Descubrimiento del Océano Pacífico, Hernando de Magallanes y sus Compañeros*, Santiago de Chile, 1920: «Si, pues, hubiéramos de aceptar como fecha de nacimiento de Magallanes aquel año de 1480, para cuya fijación no parece haber mediado más antecedente que el de suponer que bordearía los 25 al partir para la India, tendríamos que cuando llegó a España para tratar del viaje que meditaba, en 1517, frisaría en los 37».

Nadie les había pedido que dieran la vuelta al mundo.

*En Elcano, viaje a la historia*, Tomás Mazón acerca al lector, profano o experto, las voces de Elcano y los suyos, que nos llegan a través de crónicas, relaciones y otros legajos escritos hace quinientos años, para contar una travesía épica, repleta de peligros, sacrificios y amenazas, pero también de valentía, honor y gran pericia. Este ensayo reúne diversos documentos y testimonios normalmente desconocidos que aclaran, desmienten y matizan muchos datos y episodios dados habitualmente por ciertos.

«No es solo que este libro esté bien documentado y sea muy sólido desde el punto de vista científico. Es que además su autor, con gran pulso literario, nos embarca con aquellos marinos y nos hace lamentar sus errores, dolernos de sus padecimientos, alegrarnos de sus buenos sucesos y enorgullecernos de sus éxitos como si fueran propios. Será muy difícil que al pasar la última página el lector no vea con afecto, como a viejos amigos, no ya a Elcano y Magallanes, sino a todos los aventureros que los acompañaron».

Braulio Vázquez Campos  
(Archivo General de Indias)



ISBN: 978-84-1339-689-7