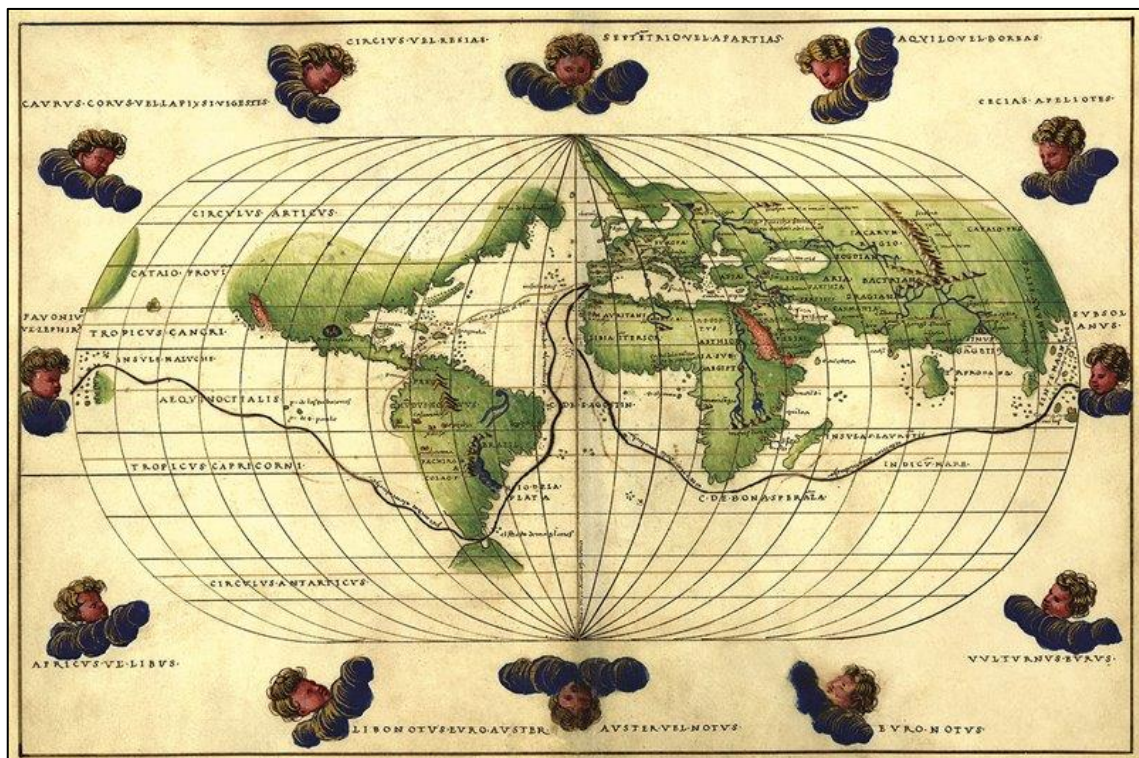




Derroteros de la navegación en la primera vuelta al Mundo de Juan Sebastián Elcano.

Por Isabelo Gómez Costa



Corre el año 1.518 y Sevilla es una ciudad muy bulliciosa, donde se dan cita todas las clases de personas que componen la sociedad de la época. Y no sólo españoles sino de gran parte de Europa; alemanes, griegos, italianos, etc.

Entre ellos se encuentra el personaje principal de nuestra historia, Juan Sebastián Elcano. Había nacido en Guetaria y tenía 42 años más o menos. Era un experto marino que teniendo barco propio se había dedicado al comercio marítimo tanto en el norte de España, como en el Mediterráneo.

Pero últimamente algunos negocios no habían salido nada bien y se vio forzado a pedir un préstamo a unos banqueros genoveses y, al no poder cumplir con el préstamo había perdido su barco, lo que a la vez le había convertido en prófugo de la justicia, pues no se podía ceder ningún barco a las potencias rivales de España.

Por lo tanto, se encuentra en Sevilla tratando de enrolarse en alguna expedición para América, cuando le surge la oportunidad de alistarse en la armada que está organizando Fernando de Magallanes y Rui Faleiro para llegar a las “Islas de las Especias”, sin romper el tratado de Tordesillas. Enrolarse no le supone Ningún esfuerzo y es contratado como maestro de la nao “La Concepción” (pienso que el embarcar en la expedición debía conllevar el perdón de las penas pendientes de la justicia, pues si no hubiese sido muy difícil completar la tripulación de las cinco naves).

Magallanes, que está considerado el alma y auténtico promotor y organizador de la expedición, es un marino y militar portugués que se ha desnaturalizado de su rey, Manuel “El Afortunado”, y ha pedido al rey de España, Carlos I, el ser aceptado como súbdito suyo. El rey español lo acepta como tal y, tras oír las propuestas de Magallanes y Rui de Faleiro, no duda en apoyar el proyecto.

A lo largo de 1.518 y mediados de 1.519, se fueron pertrechando las naves y reclutando la tripulación de las cinco dichas naves que componían la armada para tratar de llegar a las “Islas de las Especias”. Estas serían:

- La Trinidad, capitaneada por Magallanes.
- La San Antonio, capitán por Juan de Cartagena.
- La Victoria, capitán Luis de Mendoza.
- La Concepción, capitán Gaspar de Quesada.
- El patache Santiago, capitán Juan Serrano.

Una vez terminados todos los preparativos para la expedición, parten de Sevilla el 10 de agosto de 1.519. Tras permanecer en Sanlúcar de Barrameda durante 41 días, por fin el 20 de septiembre levantan anclas y comienza la odisea. El motivo de esta demora no queda muy claro en las fuentes. La teoría más fiable es que se trató de una maniobra de

despiste, pues había noticias que una armada portuguesa los estaba esperando para atacarlos y terminar con el proyecto. Hay otra teoría, que tuvieron que esperar a Juan de Cartagena que había sido incorporado a última hora, sustituyendo al enfermo Rui de Faleiro. Juan de Cartagena fue nombrado cocapitán general de la armada y veedor de la misma, cosa que no gustó nada a Magallanes.

“Se sospechaba, que Juan de Cartagena podía ser un hijo ilegítimo del obispo Juan Rodríguez de Fonseca, presidente del Consejo de Indias”.

Tras seis días de navegación llegan a Tenerife donde hacen aguada y sin más demora se adentran en el océano Atlántico. Los problemas y discusiones no tardan en aparecer. Magallanes se negaba a mostrar el derrotero de la expedición al resto de capitanes, y ello hizo que el desconcierto y la incertidumbre les minara la moral.

Entre algunos españoles, no todos, el hecho de que fuese portugués el capitán general ya era motivo de desconfianza. También toda la armada pensaba que seguirían el rumbo que tomaban todos los barcos españoles, es decir, bajando un poco de Canarias enfilar hacia las costas americanas adentrándose en el Atlántico y evitando entrar en territorio concedido a Portugal. Sin embargo, Magallanes bordeó con la armada la costa africana y al llegar a la altura de Costa de Marfil fue cuando por fin decidió enfilar los barcos hacia las costas americanas.

El 13 de diciembre de 1519 tocan tierra americana. Durante la travesía de Atlántico sucedieron varios hechos interesantes, tempestades fortísimas y muchas anécdotas propias de navegar por el océano Atlántico con naves tan frágiles, pero lo más destacado quizás sea el hecho del apresamiento de Juan de Cartagena por haber llamado a Magallanes sólo capitán y no capitán general. Esto dice mucho del fuerte carácter de éste.

En Brasil, aunque hay quien dice que atracaron en lo que hoy es la bahía de Río de Janeiro, lo más seguro es que lo hiciesen algo más abajo, *“en la bahía de Sepetiba, pues esta se encontraba fuera del dominio portugués”*. Deciden no tomar tierra y doblar el cabo de San Agustín (cabo Branco), punta más oriental de Brasil, y tras doblar el cabo Frio por fin desembarcan en la ya mencionada bahía de Sepetiba, donde permanecen 14 días. Aprovechan esta estancia para aprovisionarse de víveres y corregir los desperfectos que la travesía había causado a las naves.

El 20 de noviembre, estando la armada surta en dicho puerto, se sentencia a muerte al maestre de la Victoria, Antón Salomón, acusado de sodomía. Aquí se incorpora a la expedición un hijo mestizo del piloto Juan Lopes Carvalho, fruto de una relación que tuvo con una indígena en una expedición anterior.

Continúa el viaje costearo hacia el sur, hasta que entran en el río de la Plata. Este río había sido descubierto 3 años antes por Juan Díaz de Solís, con una expedición que también buscaba el paso al mar del sur. Terminó asesinado y comido por los indios de la zona.

Están en río de la Plata 22 días tratando de verificar si podía ser el estrecho, aunque no se comprende muy bien por qué tanto tiempo, pues el agua era dulce y la expedición de Solís ya creo que había confirmado que no era lo buscado.

Del río de la Plata salen el 2 de febrero de 1.520 y continúan navegando hacia el sur. A partir del río de la Plata todo era tierra desconocida pues nadie había pasado de allí. El 31 de marzo de 1.520 encuentran un puerto al que llaman puerta de San Julián, donde Magallanes decide que pasarán el invierno austral. Muchos oficiales se oponen a esta decisión, pues temen consumir los víveres que portan y, si al fin no hubiese paso alguno no tendrían víveres para la vuelta. Los rebeldes proponen el poner rumbo a las Molucas por el cabo de Buena Esperanza, pero Magallanes se mantiene firme.

Ante esta situación, los capitanes Gaspar de Quesada, Juan de Cartagena, que había sido liberado, y Luis de Mendoza traman una sublevación contra Magallanes. Sin embargo, éste consigue sofocar el complot y aplica mano dura, ejecutada por Gonzalo Gómez de Espinosa, alguacil mayor de la armada. Muere Luis de Mendoza. El 7 de abril manda cortar la cabeza y descuartizar a Gaspar de Quesada, capitán de la Concepción, y condena a ser abandonados a su suerte al veedor real, Juan de Cartagena y a un fraile, Pedro Sánchez Reina.

Al resto de los sublevados, un total de 40, o bien no tuvo más remedio que perdonarlos por necesitarlos para el gobierno de las naves o ante la oposición de los demás miembros de la expedición, tuvo que ceder en su propósito de ahorcarlos a todos.

Magallanes decidió permanecer en el puerto de San Julián durante 147 días, demasiado tiempo, cosa que no es entendida por el resto de los expedicionarios.

Durante este periodo, además de múltiples encuentros con los nativos del lugar, sucede algo muy importante, la nao Santiago, explorando más al sur, tras una fuerte tormenta encalló, perdiéndose la nave y con suerte sólo muere una persona y consiguen recuperar los enseres y víveres de ésta. Dos hombres harán el viaje a pie desde el puerto de Santa Cruz hasta donde están los demás barcos, en San Julián, había 120 kilómetros de distancia y presto son socorridos los naufragos.

Del puerto de San Julián se trasladan al de Santa Cruz, pues allí había muy buena pesca y debido a las condiciones meteorológicas adversas se ven obligados a permanecer allí 53 días.

Tan solo tres días después de partir de puerto de Santa Cruz, el 21 de octubre de 1.520, descubren el cabo de las 100 Vírgenes y empiezan a adentrarse, sin todavía saberlo, en el ansiado paso. Esa misma noche, una terrible borrasca aleja a la San Antonio y a la Concepción al fondo de una bahía y cuando parece que van a encallar encuentran un canal angosto y pasan adelante, mientras la Victoria y la Trinidad dejan de verlos y esperan en la boca de la primera bahía. A los tres días, cuando ya comienzan a darlos por muertos, aparecen frente a ellos dando muestras de alegría y disparando salvas para celebrar el reencuentro de todas las naves.

La exploración del estrecho resulta muy complicada y Magallanes envía nuevamente de avanzadilla a la San Antonio y a la Concepción. La San Antonio pone rumbo hacia España y deserta abandonando la expedición apresando al capitán, que era familiar de Magallanes, y poniéndose al frente de la nao el piloto portugués Esteban Gómez. A su llegada a España, declaran que, tras perderse del resto de la expedición y ante la imposibilidad de seguir adelante solos, tras buscar a las otras naves sin conseguir avistarlas, deciden poner rumbo a España y tratar de buscar a los dos desterrados por Magallanes con anterioridad, aunque sin conseguirlo.

Llegan a España en mayo de 1.521, dando cuenta del descubrimiento del estrecho y poniendo al corriente al emperador de los abusos de autoridad del capitán portugués. Carlos I dará crédito a los testimonios de los desertores, poniéndolos en libertad y retirando la paga a Beatriz de Barbosa, esposa de Magallanes.

Volviendo a la expedición, ya sólo quedan tres naves, que tras pasar varios días buscando a la San Antonio y después de dejarles las señales convenidas de antemano, prosiguen el viaje. La travesía dentro del estrecho dura 38 días. Y por fin, el 28 de noviembre de 1.520, desembocarán en el océano que llamaron Pacífico.

La travesía del Pacífico se inicia buscando ganar latitudes más cálidas, se acercan mucho a la costa de Chile, aunque sin avituallarse, cosa que sería un funesto error. Aunque el tiempo les fue favorable, el error de cálculo sobre las dimensiones del océano Pacífico les traería gravísimas consecuencias. En mitad del océano tiene muy mala suerte pues todos los pequeños islotes que van encontrando no les permiten el acceso y la carencia de víveres fue haciendo estragos entre los tripulantes. El escorbuto y otras enfermedades fueron mermando a los ya de por sí cansados y débiles marinos.

Por fin, el 6 de marzo de 1.521, encuentran una isla donde pueden desembarcar, la isla de Guam, y ellos la llaman “Isla de los Ladrones”, pues los nativos subían a las naves y sin ningún reparo les robaban todo lo que encontraban a su paso. Estuvieron en ella tres días y gracias a eso se salvó mucha gente, aunque el constante acoso y robo que llevaban a cabo los nativos, robando incluso uno de los bateles, hizo enfadar a Magallanes, que reaccionó quemando varias cabañas y marchándose del lugar.

Tras siete días de viaje rumbo oeste divisan la isla de Suluán y, al acercarse, otra más grande, la isla de Homonhon, y deciden ir a ella. Encuentran un buen puerto y deciden descansar y reponerse. Los nativos les tratan bien, algunos se recuperan, pero para otros es demasiado tarde. Permanecen allí durante nueve días.

Avanzan hasta una nueva isla, hoy Limasawa, donde según Albo “*la gente es muy buena*”. Se ofrecen a guiarlos hasta Cebú, isla mucho más grande, donde podrían abastecerse mucho mejor. Permanecen en Limasawa siete días. El esclavo de Magallanes, Enrique de Malaca, nativo de estos parajes, entiende la lengua de los nativos, lo que es motivo de gran alegría a los miembros de la expedición, pues les confirma la redondez de la tierra y les ayuda a entenderse con los locales, aunque terminaría traicionándolos. Eso sería más tarde.

Llegan a Cebú el 7 de abril de 1.521, la armada entra descargando artillería lo que provoca el pánico entre los nativos, aunque pronto consiguen calmarlos y hacerles ver que era una especie de saludo amistoso. Se ganan rápidamente la confianza del rey Humabón y tras el intercambio de regalos terminan cristianizando a miles de indígenas. Sin embargo, el rey de la isla vecina Mactán desafía a las huestes de Magallanes y este acude a darles guerra. Emplea pocos soldados y ante el exceso de confianza, termina por perder la vida. Era el 27 de abril de 1.521 cuando muere el capitán general de la armada Fernando de Magallanes, y junto a él mueren allí siete españoles más. LapuLapu era el rey de Mactán.

El rey de Cebú, se dice que quizás forzado y presionado por los reyezuelos locales, y con la ayuda del esclavo de Magallanes, Enrique, les prepara una emboscada y para ello, les invitan a una cena para reparar lo sucedido y aunque muchos de los expedicionarios sospechan de las intenciones de los locales, Duarte de Mendoza, cuñado de Magallanes, presiona para que asistan y el resultado es demoledor. Mueren 26 hombres pasados a cuchillo. Sin poder hacerles frente, el resto de la expedición tiene que largar velas.

Joao Lopes Carvalho es elegido como capitán de lo que resta de armada. En Cebú han estado 24 días. Salen el 1 de mayo de 1.521. Un día después avistan la isla de Bohol y, como la tripulación se ha visto reducida a 116 hombres y ante la imposibilidad de gobernar las tres naves que les restan, deciden quemar la Concepción, por lo que les quedan la Trinidad y la Victoria.

El nuevo capitán no tarda en dar muestras de su falta de liderazgo. Los mantiene dando vueltas, medio perdidos por esos mares y aunque conocían donde se encontraban las Molucas, termina llevándolos a Brunei. Ésta resulta contar con una gran población y con un grado de civilización muy superior a todo lo conocido por los expedicionarios.

Allí son apresados Elcano y Gómez de Espinosa con otros miembros de la armada, durante 15 días son presos del rajá Siripida. Espinosa decapita a un sobrino del rajá y ante la amenaza de hacerle a él lo mismo y tras destruir algunos barcos locales desde nuestros barcos, los dejan en libertad, aunque quedan allí varios marinos, unos de forma voluntaria y otros presos. *“El niño mestizo que Carvalho recogió en Brasil fue uno de ellos”*.

Salen de Brunei el 29 de julio de 1.521. Ante la mala dirección de Carvalho, una de las naves encalla y pierden otros 37 días en repararla y acondicionar la otra. Se piensa que pudo ser en la isla de Borneo, aunque no está probado. En estas fechas deciden destituir a Carvalho. La capitanía general es asumida por Gonzalo Gómez de Espinosa, por otra parte, Juan Sebastián Elcano es nombrado capitán de la Victoria. Hay que mencionar el destacado papel que asumen el escribano Martín Méndez y el maestre genovés Juan Bautista Punzorol.

Bajo esta nueva organización, el plan es claro, buscar sin demora las Molucas y volver a España cargado de especias. Libran un combate con una nave que se cruza en

su camino y piden comida por rescate. El 28 de octubre llegan a Mindanao y toman dos pilotos para que les guíen.

En sólo 10 días llegan, por fin, a las “Islas de las Especies”. A su llegada a Tidore, son muy bien recibidos por su rey, Al-Mansur, al que pronto llaman Almanzor. Era musulmán, pues los árabes habían llegado a estas islas para comerciar. Los portugueses no debían de haberlo tratado muy bien, pues pide a los españoles que se queden y lo protejan. Ofrece vasallaje al emperador Carlos I e incluso propone llamar a su isla “Castilla”.

Estando en Tidore llega un portugués de manera amistosa, Pedro Alfonso de Lorosa, les informa que Francisco Serrano, el amigo de Magallanes ha fallecido, pero que Diego Lopes Sequeira, gobernador portugués de las Indias, ha mandado una armada en su búsqueda con la intención de apresarlos.

Portugal hacía diez años que había localizado las Molucas y en la isla vecina Ternate, había colocado un puesto avanzado para el comercio en la zona. Los españoles ante la noticia se apresuraron a cargar las naves de clavo sobre todo, aunque traían varios tipos de especias, y el 8 de diciembre de 1.521 parten rumbo sur.

Sin embargo, justo a la hora de zarpar surge un grave problema, la Trinidad, hace agua de forma muy abundante y peligrosa. Ante la imposibilidad de navegar de la nave, no tienen otra opción que proceder a la reparación de ésta. Al comprobar que les llevará meses la reparación, deciden que parta la Victoria en solitario. La decisión se toma entre todos y aunque es muy duro, es la única alternativa ante el peligro de ser apesados por los portugueses.

Es aquí cuando Juan Sebastián Elcano toma la decisión de poder ser los primeros en dar la vuelta al mundo, pues hasta ese momento no era su objetivo ni mucho menos, pues lo primero que les prohibió Carlos I antes de salir de España era navegar por territorio portugués. Pienso que la decisión fue quizás forzada por el estado de la nao Victoria y sobre todo por hacia donde soplaban los vientos monzónicos en ese momento.

La Trinidad, una vez reparada, lo intentaría por el Pacífico tratando de llegar a las costas del Darién, actual Panamá, y único lugar conocido en la América española que diese al Pacífico. Tras varios intentos frustrados serían apesados por los portugueses, pero esa es otra parte de esta increíble aventura igual de apasionante que hoy dejaremos sin contar.

Las dos tripulaciones se despiden entre lágrimas y dolor y la Victoria parte el 21 de diciembre de 1.521 con 47 marineros y 13 indígenas y en las bodegas 600 quintales de clavo.

El 25 de enero llegan a Timor, dos marineros desertan a nado, Martín de Ayamonte y Bartolomé Saldaña. Fueron apesados tiempo después por los portugueses.

La Victoria, tras 11 días, parte hacia el gran océano. Tras navegar por el océano Índico con grandes dificultades, el 19 de mayo consiguen sobrepasar el cabo de Buena Esperanza, las condiciones a bordo de la nave son extremadamente duras, sólo comen arroz hervido con agua de mar. Tras una terrible tormenta se les parte el palo y verga del trinquete. Consiguen repararlos y continuar su camino. Piensan incluso deshacerse de la carga, pero es tan valiosa que no lo hacen.

Aunque intentan tomar tierra en África, tienen muy mala suerte. Pues todas las costas a las que se acercan son inaccesibles, esto les retrasa varios días y el número de muertos crece de forma desmesurada. Somete a votación si deben parar y tratar de conseguir provisiones en las islas de Cabo Verde, arriesgándose a ser capturados. La situación es tan crítica que no tienen otra alternativa.

El 9 de julio llegan a las islas de Cabo Verde y tratan de engañar a los portugueses, les cuentan que la avería del trinquete y una tormenta, les han acercado a Cabo Verde. En un principio consiguen engañarlos y durante dos días les prestan ayuda, pero al tercer día, uno de los marinos decide bajar un poco de clavo para comerciar y como en América no hay clavo el engaño queda descubierto. Trece españoles quedan presos de los portugueses en las islas y cuando se dirigen a donde se encuentra la Victoria para hacer lo mismo con el resto de la tripulación, Elcano decide largar velas y salir huyendo.

Aquí muestran su extrañeza cuando los portugueses les dicen que están a 10 de julio, mientras que según su cuenta es día 9. Más tarde averiguarán que al haber dado la vuelta al mundo hacia poniente habían perdido un día

Salen de Cabo Verde el 13 de julio de 1.522, ponen rumbo sur para despistar a los portugueses, y por tener vientos contrarios no pueden dirigirse a las Canarias como hubiese sido su deseo y tienen que dar un gran rodeo, y tras subir hasta las islas Azores ya por fin ponen rumbo a casa. No crean que esta última etapa les resultó fácil como no podía ser de otra manera, el estado físico de todos ellos, unido a la falta de viento, les retrasa aún más el deseado fin de la odisea más grande jamás superada por hombre alguno.

Al fin el 4 de septiembre de 1.522, divisan el cabo de San Vicente y dos días después, el 6 de septiembre de 1.522, entran al puerto de Sanlúcar de Barrameda. *"Escuálidos como jamás hombres estuvieron"*, según palabras de Elcano. Les dicen a los sanluqueños que son la expedición de Magallanes que salió 3 años antes y que han dado la vuelta al mundo. Han regresado 18 tripulantes de los que salieron, más 3 nativos. Partieron en la armada 239 entre tripulantes y demás miembros en total.

En Cabo Verde han quedado 13 más, que tras un tiempo presos son puestos en libertad y regresan a España completando también la vuelta al mundo. En las Molucas ha quedado parte de la armada y cuatro de ellos también consiguen volver a España, aunque pasan varios años de calamidades en manos de los portugueses, que les dan un trato tan miserable que causa la muerte de muchos de los que allí quedaron.

Dos días después son remolcados para llegar a Sevilla, de donde partieron tres años y veintiocho días atrás. Lanzando salvas y tras atracar la nave, descienden de ella y lo primero que piden son cirios, para marchar en procesión a la Virgen de la Victoria para cumplir una promesa hecha a la misma, en una de las muchas ocasiones en las que estuvieron a punto de perder la vida.

Aquí finalizo este pequeño artículo sobre la primera vuelta al mundo. Quedan muchos episodios por contar, pero eso será otro día...

Isabelo Gómez Costa

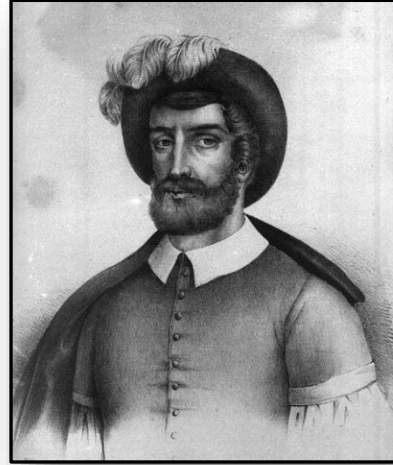
ANEXO

LOS PROTAGONISTAS DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO.

JUAN SEBASTIÁN ELCANO.

El más grande marino que la historia dio. Nace en Guetaria en 1.476, muere en el océano Pacífico en 1.526. Nació en una familia de marinos y pescadores acomodados, con embarcación propia, dedicados al comercio. Era el mayor de nueve hermanos y menos uno que fue sacerdote, llamado Domingo, todos los demás fueron marinos.

Tuvo una hija en Guetaria siendo joven y otra con su esposa María de Vidaurreta. Tuvo también un hijo, Domingo Elcano, con una tal María Hernández, el cual nombra heredero.



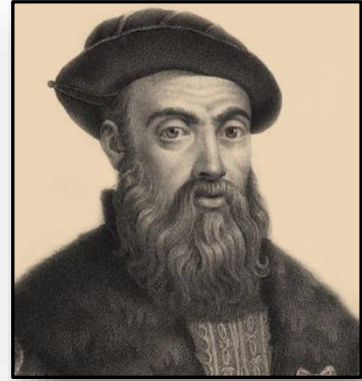
Puso su nave a su disposición de la corona para la expedición militar contra Argel y posteriormente en la campaña de Italia al mando del Gran Capitán. Al término de esta campaña, como la corona no pagó la deuda contraída con él y ante la amenaza de la tripulación, se vio obligado a pedir un préstamo a unos prestamistas italianos y, como no pudo hacer frente a la deuda, terminó por perder su nave. Al hacer esto, cometió un grave delito pues según las leyes de la época estaba prohibido entregar naves a países extranjeros. Por ese motivo se encontraba en Sevilla en 1.518, tratando de buscar enrolarse en algún barco que fuese bien a América o a cualquier lugar que lo alejase de los que querían apresarlo.

Su odisea la cuento en este relato y para tratar de comprender la grandeza de este hombre, decir que, en vez quedarse en España y disfrutar de la gran renta concedida por Carlo I y tan merecida, en 1.525 ya está de nuevo embarcado en una nueva expedición hacia las Molucas. Viaje que a la postre le acarrearía la muerte al poco de cruzar el estrecho de Magallanes. En esta armada iba como capitán de una gran nave, la Santi Espirito, y como piloto mayor de la expedición al mando de Fray Jofre de Loaisa, no murió de escorbuto, como casi todo el mundo asegura, murió de una intoxicación alimenticia por haber comido una barracuda, pez venenoso, junto con todos los capitanes.

FERNANDO DE MAGALLANES.

“Voy a tratar de resumir lo sucedido a Magallanes con su rey.

Había participado en la conquista de Malaka por los portugueses unos años antes, decía haber estado en las Molucas, y luchando en África había recibido una lanzada en una pierna, lo que hizo que quedara cojo de por vida. Tras estas campañas llega a la corte de Manuel “El Afortunado” y éste que tenía fama de tacaño a pesar de ser el monarca más rico de occidente, se negó a satisfacer las demandas de Magallanes y éste que tenía un fuerte carácter no dudó en renegar de su rey y pedir ser aceptado como súbdito del rey Carlos I. Por supuesto que debió traer en su poder valiosísimas cartas náuticas, derroteros y planisferios que eran de un valor incalculable en la época, más toda su experiencia como marino en esos lejanos mares”.



El motivo principal por el que Magallanes terminó perdiendo la vida en Mactán fue que, en las capitulaciones de Valladolid firmadas con Carlos I, éste además del 20 % de los beneficios de la expedición, tenía derecho a tomar posesión de las dos islas que más le conviniese y además de la de Cebú, le gustaba Mactán, porque si no es así no se entiende su decisión de entrar en una guerra que no era la suya y que acabó poniendo en peligro el éxito de todo lo concertado con el rey.

GONZALO GÓMEZ DE ESPINOSA

Nacido en 1.479 en Espinosa de los Monteros (Burgos). Muere en Sevilla en 1.540.

Es quizás la segunda o tercera persona más importante de la expedición y uno de los más olvidados. Es nombrado por el rey, alguacil mayor de la armada de Fernando de Magallanes. No es marino, es soldado y con cinco ayudantes es el encargado de hacer cumplir la ley durante todo el tiempo que dure la travesía. Su actuación es vital en varias ocasiones y creo que sin él, todo hubiese fracasado.

La primera acción clave sucede en el puerto de San Julián, donde varios capitanes se amotinan contra Magallanes. Diciendo portar una carta de Magallanes sube a la Victoria y degüella a su capitán, Luis de Mendoza. Apresa a Duarte de Mendoza y sofoca la rebelión con presteza y resolución.

En Brunei también su valentía, matando y cortando la cabeza de un sobrino del sultán y amenazando a éste con hacerle lo mismo consigue que los dejen libres.

Cuando es nombrado Capitán General, sus decisiones sensatas y coherentes consiguen que la empresa termine con éxito, no dudando en sacrificarse él quedando allí con parte de sus hombres y que los de la Victoria partieran.

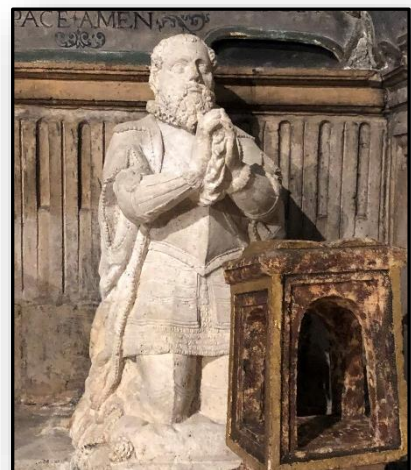
Tras varios años de trato vil por parte de sus captores consigue la libertad y llegar a España en 1.527.

Por sus servicios y méritos el rey lo recompensó con una pensión vitalicia, un escudo familiar y un buen trabajo como capitán de la Casa de la Contratación.

CRISTOBAL DE HARO

“Una de las personas más importantes que hicieron posible esta empresa fue el empresario burgalés Cristóbal de Haro. Financiando buena parte de ella”.

“También apoyó el proyecto por su descontento con el rey portugués”.



ESTEBAN GÓMEZ

Piloto de la San Antonio. Nació en Oporto en 1.483. Muerto en río Paraguay en 1.538.

Su decisión de abandonar la expedición y volver a España puso en grave peligro todo el proyecto, pues en la San Antonio se encontraban la mayoría de los víveres y bastimentos, pues era la nao más grande de todas.

Fue creído por Carlos I y de hecho en 1.524 lideró una nueva expedición para buscar un paso por el norte de América, No lo encontró como es lógico, pero sí cartografió y descubrió buena parte de los territorios del norte de Estados Unidos y Canadá.

JUAN SERRANO

Nacido en Fregenal de la Sierra y, se supone aunque nunca se confirmó, que murió en Cebú en 1.521, en la traición de Humabon. Lo más probable es que así fuera.

ÁLVARO DE SAAVEDRA.

Familiar de Hernán Cortes, capitaneó una escuadra compuesta por tres naves que mandó Cortés para que ayudase a los españoles que quedaron en las "Islas de las Especias". Consiguió llegar y cumplir parte de lo ordenado aunque tampoco pudo regresar a Nueva España. Esto no se conseguiría hasta 1.565 cuando Andrés de Urdaneta descubrió el tornaviaje.

LAPULAPU

Rey de la isla de Mactán donde muere Magallanes el 27 de abril de 1521.

No quiso ser cristiano y se enfrentó al capitán que en un acto de soberbia y creyéndose muy superior les atacó y sólo le valió para encontrar la muerte y poner en peligro el objetivo de la expedición.



LOS PATAGONES

Al llegar al puerto de San Julián avistan a unos nativos que los sorprendieron por la altura tan desmesurada de los mismos.

Los llaman Patagones por el gran tamaño de sus miembros inferiores. Decían que el más pequeño de ellos era más alto que el más alto hombre de Castilla.

Se ha comprobado después, que de gigantes no tenían nada, se trata de una tribu del lugar. Quizás era que los nuestros no serían muy altos.

