

Tomás Mazón Serrano

EL CANO

VIAJE A LA HISTORIA



Edición
V CENTENARIO



Tomás Mazón Serrano

Elcano, viaje a la historia

Edición V Centenario

Prólogo de Braulio Vázquez Campos



Nueva edición corregida y ampliada, marzo de 2022

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

© Prólogo de Braulio Vázquez Campos

Imágenes del pliego elaboradas por Tomás Mazón Serrano en rutaelcano.com

Imagen de las guardas: firmas de los tripulantes recopiladas por Tomás Mazón Serrano en 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) vela por el respeto de los citados derechos.

Colección Nuevo Ensayo, n° 98

Fotocomposición: Encuentro-Madrid

Impresión: Cofás-Madrid

ISBN: 978-84-1339-098-7

Depósito Legal: M-5851-2022

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

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

ÍNDICE

Prólogo a la Edición V Centenario.....	11
Preámbulo.....	15
Nota preliminar sobre la nueva edición.....	17
Las fuentes documentales.....	21

PRIMERA PARTE

LA EXPEDICIÓN DE LA ESPECIERÍA.....	29
I. Antes de zarpar.....	31
La carrera por la Especiería.....	31
Magallanes: su proyecto y su secreto.....	35
Un destino con dos caminos.....	47
Los preparativos de la expedición.....	57
II. La búsqueda del ansiado paso.....	65
La salida de la expedición. Sevilla y Sanlúcar de Barrameda.....	65
En el Atlántico.....	72
Hacia el mapa en blanco.....	79
El motín del Puerto de San Julián.....	83
En tierra de patagones.....	94
El descubrimiento del estrecho.....	99

La vuelta a Sevilla de la nao San Antonio.....	103
Por fin el gran océano	111
III. Hacia el otro lado del mundo	115
La interminable travesía.....	115
Llegada a las Islas Filipinas.....	123
La muerte de Magallanes	131
La traición de Humabón	138
Perdidos y de nuevo al borde del desastre	147

SEGUNDA PARTE

EL VIAJE A LA HISTORIA.....	163
-----------------------------	-----

IV. El cumplimiento de la misión y la gran decisión	165
Elcano y Espinosa toman el mando.....	166
La estancia en las Molucas.....	173
La separación de las naos y la decisión de dar la vuelta al mundo ...	183
V. El drama de la nao Trinidad	195
El intento de tornaviaje.....	195
El calvario de los supervivientes	206
VI. La gesta se consuma.....	219
En solitario hacia el cabo de Buena Esperanza.....	219
En el Atlántico hasta el límite	227
El desesperado intento de escala en Cabo Verde	230
La llegada	241
La gloria eterna.....	246

TERCERA PARTE

MÁS DETALLES PARA LA ADMIRACIÓN	255
---------------------------------------	-----

VII. Los conocimientos técnicos con los que dieron la vuelta al mundo	257
Los medios para determinar la posición	257
El Pacífico: el ya esperado ancho mar	265
Interrogantes y reflexiones sobre las navegaciones de Magallanes y Espinosa en el Pacífico.....	280
VIII. Grandes hasta el final	287
Los supervivientes, tras el regreso	287
Al Maluco por segunda vez y muerte de Elcano.....	294
Hernán Cortés al auxilio de Elcano y Espinosa	300
El final de otros muchos compañeros	304
¿Qué fue de la nao Victoria?	314
El legado de Elcano al Monasterio de la Santa Faz de Alicante	316
Epílogo personal	319
ANEXOS.....	325
Anexo I. Los tripulantes.....	327
Anexo II. El testimonio de Martín de Ayamonte	331
Anexo III. Crónica de Fernando de Oliveira, o Manuscrito de Leiden	339
Anexo IV. Las fuentes	357
Otra bibliografía.....	377

PRÓLOGO A LA EDICIÓN V CENTENARIO

Como Elcano y sus compañeros cuando regresaron a Sanlúcar de Barrameda, Tomás y yo llevamos 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. 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 ha estado 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 observar a cientos de investigadores trabajar con papeles de siglos de antigüedad. 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 fue fundamental para el gran éxito de la exposición *El viaje más largo*, que acercó 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 repitió éxito en 2021 en el otro extremo de España, en el Museo San Telmo de San Sebastián.

Este libro es ya un clásico sobre la cuestión. Decía en mi prólogo a su primera edición que había sido escrito por un «simple» ingeniero técnico de obras públicas e historiador aficionado, como él se definió humildemente en cierta ocasión. También aficionado a la astronomía, por cierto, como otro insigne divulgador de la primera vuelta al mundo, el recientemente fallecido profesor D. José Luis Comellas. Este carácter de *outsider*, lejos de suponer un inconveniente, es, en mi opinión, 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 al menos 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.

Lo mejor de reescribir este prólogo es tener el privilegio de ser de los primeros en leer la versión mejorada del estudio de Tomás. Ya no me sorprende su vasto conocimiento de la documentación y la cronística del Viaje (sí, sigo escribiéndolo con mayúscula), porque he seguido muy de cerca sus desvelos en bibliotecas y archivos, tanto físicos como virtuales; hasta tal punto ha llegado su dedicación que hasta mi admirado *Arquivo Nacional da Torre do Tombo* ya lo cita como autoridad en sus descripciones de documentos. Pero no se le ha subido nada de ello a la cabeza. Se ha acentuado en él el espíritu crítico, su natural modestia y su creatividad, que en fértiles y afables discusiones (en su sentido prístino, el de examinar atenta y particularmente una materia), le han llevado a pulir sus ideas con rigor adamantino. Sigo admirando 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! —, y cómo no le importa desdecirse de algunas de sus propias hipótesis si con ello considera acercarse a la verdad. Concluyo, en fin, que el lector disfrutará ahora de la mejor síntesis escrita hasta la fecha sobre la primera vuelta al mundo, porque Tomás se ha superado a sí mismo.

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 maestro Juan Bautista, el paje Vasquito Gallego, el marinero Ginés de Mafra, el Capitán Gonzalo Gómez de Espinosa, el grumete Antón Moreno, y tantos y tantos otros. 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 enrolarnos en la Armada de la Especiería y revivir la empresa.

Dije en mi primer prólogo que no me cabía duda de que Tomás, a quien estos años de balanceo por las olas de alta mar desequilibraban en la quietud de tierra firme, se pondría a la cabeza de nuevas expediciones a otras tierras y mares aún inexplorados, que merecerían ser contadas... y vividas. Y yo, amigo, ahora que sé que pronto comandarás otra, sigo queriendo, si me lo permites, enrolarme en el nuevo viaje.

Braulio Vázquez Campos
Doctor en Historia y director
del Archivo Histórico Provincial de Sevilla
Sevilla, 11 de enero de 2022

LAS FUENTES DOCUMENTALES

Antes de comenzar, resulta conveniente tratar acerca de las fuentes que nos van a permitir conocer la historia de este viaje.

Lo primero que puede resultarnos asombroso es saber que, pese a que han pasado ya quinientos años, se conservan cientos de documentos relacionados con la expedición. En su mayoría se trata de manuscritos originales —o copias coetáneas— que se conservan principalmente en el Archivo General de Indias de Sevilla y, en menor medida, en el *Arquivo Nacional da Torre do Tombo* (Lisboa), aunque también hay algunos otros documentos muy relevantes en otros archivos.

Entre este inmenso legado encontramos información muy diversa, que principalmente fue generada o recopilada en su día por los oficiales de la Casa de Contratación de Indias de Sevilla, un organismo creado algunos años antes por los Reyes Católicos con el fin de gestionar la logística necesaria para las expediciones al Nuevo Mundo. Esta tarea la ejercían de forma muy eficaz, si nos atenemos a su manera de trabajar en lo relacionado con esta expedición.

La Casa de Contratación registraba con especial celo todo aquello que supusiera un coste, de manera que, gracias a ello, hoy podemos conocer hasta el más insignificante detalle de qué fue lo que se embarcó en las naos, el sueldo estipulado para cada tripulante, de dónde procedía cada uno o el nombre de sus familiares más allegados, además de los pagos que se les fueron realizando tras la vuelta y un sinnúmero de otros pormenores. La Casa de Contratación también recibía

y guardaba los escritos con las disposiciones reales o *reales cédulas*, en las que vamos a poder conocer el parecer de Carlos I acerca de todo tipo de cuestiones relacionadas con la organización de la expedición.

El grueso de estos documentos nos va a servir para averiguar cómo se gestó la expedición y qué pasó tras su regreso, pero ¿qué hay acerca de lo que sucedió durante el viaje? En este caso, los archivos guardan diferentes testimonios que se tomaron ante escribano, que era la manera acostumbrada por entonces de dar fe pública a un documento. Así, por ejemplo, tras el regreso de Elcano, tanto él mismo como el piloto Francisco Albo y el barbero —quien ejercía como enfermero— Hernando de Bustamante contestaron a diferentes preguntas que les formuló el alcalde De Leguizamo, y en ellas relataban su versión de diferentes hechos, tales como la muerte de Magallanes o la disputa que este mantuvo con el capitán Juan de Cartagena. Algunos de estos documentos incluso nos cuentan el viaje casi completo, como la declaración que hizo el grumete Martín de Ayamonte, huido en la isla de Timor, al narrar a los portugueses que más tarde lo encontraron cómo había llegado hasta allí.

Hay muchos otros testimonios parciales de los tripulantes, como el que fue tomado a varios responsables de la expedición antes de partir, declarando las dificultades que hubo para reclutar gente, o los escritos de los oficiales de la Casa de Contratación dando noticias al rey de lo que venían contando los llegados a bordo de la nao San Antonio tras su regreso prematuro desde el estrecho de Magallanes. Contamos también con el testimonio que mandó tomar el capitán general tras el motín del Puerto de San Julián, o el conocido como *Libro de las Paces*, en que se asentaron los acuerdos amistosos firmados con los reyes locales de diferentes islas asiáticas por las que pasaron.

Además de ello, tenemos una copia coetánea del *Derrotero de Francisco Albo*, el piloto griego, aunque de origen probablemente genovés¹, que compiló en un largo texto las posiciones observadas

¹ Archivo Histórico Provincial de Sevilla, 1536 (=52), f. 970. *Carta de pago otorgada por Batista Albo, hijo de Francisco Albo, ante el escribano público de Sevilla Alonso de la Barrera.*

diariamente, lo que nos permite conocer dónde estuvieron cada día, en general con un grado de precisión excelente. Resultan también de una gran relevancia las relaciones de fallecidos, en las que se anotaba el día y causa de la baja de cada tripulante. Contamos con dos de estas relaciones: la que vino en la nao Victoria con un listado completo, y otra específica de las bajas que se produjeron entre los tripulantes que quedaron en la nao Trinidad para intentar volver desde las Molucas hasta España por el Pacífico.

Por si todo esto no fuera suficiente, algunos de los supervivientes al viaje escribieron largos textos en los que narraron las diferentes vicisitudes por las que pasaron, aunque en ningún caso han perdurado sus textos originales, sino copias realizadas tiempo después. La más conocida y extensa de estas relaciones es la de Antonio de Pigafetta, un italiano originario de Vicenza, ciudad próxima a Venecia, que se encontraba en Castilla acompañando al nuncio del papa en la corte y, al tener noticia de que se estaba preparando la expedición, pidió permiso al rey para embarcar. Como resulta patente en su texto, Pigafetta terminó estrechando amistad con Fernando de Magallanes, de quien se convirtió en un ferviente admirador. Pese a que gracias a Pigafetta conocemos detalles que no encontraremos en ninguna otra fuente, se aprecia cierto sesgo en su relación, al no mencionar siquiera a Elcano o a Gonzalo Gómez de Espinosa, los dos hombres más relevantes de la expedición desde la muerte de Magallanes, y omitir algunos hechos de gran calado en la historia del viaje.

Ginés de Mafra embarcó como marinero en la nao Trinidad, y en ella se mantuvo durante toda la expedición, así que no volvió a España con Elcano, sino que sufrió cinco años de penalidades hasta que consiguió pisar de nuevo Palos, donde residía. Tras el fallido intento de volver por el Pacífico, los supervivientes de la Trinidad regresaron a las Molucas y allí fueron apresados por los portugueses que habían acudido a la caza de los de Magallanes. Después de años preso en diferentes lugares de Asia, Ginés de Mafra terminó siendo liberado en Lisboa y, tiempo después, entregó su relato a un compañero suyo anónimo, que terminó escribiendo lo que le contó. Este texto es una de las principales fuentes sobre el

viaje tanto por su extensión como por su grado de veracidad, y se conoce como la *Relación de Ginés de Mafra*.

Dos de sus compañeros a bordo de la Trinidad fueron los genoveses León Pancado, o Pancaldo, y Juan Bautista de Punzorol. En su caso, huyeron como polizones en una nao portuguesa desde la India hacia Lisboa, pero fueron descubiertos y apresados en Mozambique, donde este último falleció. Cualquiera de los dos pudo ser el autor del conocido como *Roteiro de un piloto genovés*, aunque es más probable que lo fuera León Pancaldo, puesto que sobrevivió, volviendo a colarse como polizón en un navío portugués que regresaba a Lisboa. Desde Mozambique ambos escribieron tres cartas con información muy valiosa dirigidas a Carlos I y a un personaje desconocido, que se conservan en Lisboa.

Otra carta similar y profundamente conmovedora la escribió el capitán de la nao Trinidad, Gonzalo Gómez de Espinosa, desde su prisión en Cochín (India), narrando el periplo y las penurias sufridas, que se completa con las declaraciones que dieron ante escribano a su vuelta tanto él como León Pancaldo, Ginés de Mafra y Juan Rodríguez «El Sordo».

De la mano de Juan Sebastián de Elcano contamos con una copia coetánea y figurada (imitando la firma original) de la maravillosa carta en que daba noticia de su llegada a Sanlúcar de Barrameda al rey. Según él mismo declaró, tras su regreso dejó varios documentos en poder de Juan de Sámano, secretario del Consejo de Indias, que no se han conservado.

La última relación de mano de uno de los tripulantes es una breve narración que publicó Giovanni Baptista Ramusio en italiano en 1554, bajo el nombre *Relación² de un portugués compañero de Duarte Barbosa, que fue en la nao Victoria en el año de 1519*. Puesto que su autor decía ser un «portugués» superviviente, y no hay registro de que ninguno de los portugueses que se enrolaron

² *Breve et Ristretta Narratione di un Portugheze Compagno di Odoardo Barbosa qual fu sopra la nave Vittoria del anno 1519 & Circondò il Mondo*, publicado por Ramusio, Giovanni Baptista en *Delle Navigazioni Et Viaggi*, Venecia, 1554.

completara el viaje, se especula con que pueda ser obra del grumete Vasco Gómez Gallego, quien había embarcado diciendo ser de Bayona (Pontevedra), aunque después se tuvo por portugués durante algún tiempo —hasta que «por probar ser gallego» el rey ordenó que se le pagara «como a los otros»³—.

Por último, no podemos olvidarnos de las crónicas sobre la expedición. Algunas de ellas son muy importantes porque las escribieron personas que tuvieron contacto con Elcano a su regreso. Así, tenemos la de Maximiliano Transilvano, la de Gonzalo Fernández de Oviedo y la de Pedro Mártir de Anglería, sin olvidarnos de la de Bartolomé de las Casas, que estuvo presente en Valladolid cuando Magallanes acudió a la corte a ofrecer su proyecto a Carlos I.

Más tarde, Francisco López de Gómara y Bartolomé Argensola también aportaron interesantes crónicas, pero sin duda la más prolija, que además resulta ser muy fiable por su concordancia con otras fuentes, es la de Antonio de Herrera y Tordesillas, incluida en su obra conocida como *Décadas*, o *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*, publicada en el año 1601.

También hubo cronistas portugueses que trataron la historia de la expedición. Se trata de João de Barros, Fernão Lopes de Castanheda, Gaspar Correa y Fernão de Oliveira. Son todas muy interesantes porque, en general, se sabe que tuvieron acceso a documentación original o incluso pudieron en algún caso tratar directamente con algún superviviente, con la excepción quizás de la de Gaspar Correa que resulta en ocasiones poco certera. La de Fernando de Oliveira, a veces llamada *Manuscrito de Leiden*, la publicaremos en un anexo al final del libro por ser muy poco conocida y de alto valor historiográfico.

También al final del libro relacionaremos todas las fuentes de forma exhaustiva con el fin de que resulte de utilidad para quien se interese por profundizar en ellas.

³ A.G.I.,Contaduría,425,N.1,R.1, folio 97v *Informaciones sobre sueldos, mercancías y mercedes relativas a la Armada a la Especiería organizada por Fernando de Magallanes.*

Relazion del sueldo que se debe al capitán y oficiales y compañía de
 la nao vitoria y conzebizon q se des hizo y sona q se perdo conta
 do a cada vno e tiempo q sirbio a si a los dchos como a los de fijos
 asta el dia que murió des de el dia q partaron de senlla q fue a diez e
 opesto de mill quinientos e diez e nueve años asta el dia de seten e nbe de qu
 uentos e veinte e dos años que la dcha nao vitoria torno a senlla de
 mana q se las debe de e años y veinte e cinco dias a los que a les selo qui
 tal lo a cada vno se le dio En senlla de soco y mas se las a de a de
 quitar lo q cada vno se le dio En el viaje de las mercaderias de la ar
 mago y lo q a cada vno se le debe es lo siguiente

El capitán Juan sebastián de elcano que fue y es ma
 este de la nao conzebizon y fue mudado della e en man
 da do del capitán vno En la nao vitoria por capitán sirbio
 de na castro des de que partio de senlla que fue a diez e de a
 posto de mill e de a asta el día de xvi de setiembre de dxxi
 que son xxv meses y vij dias q ataron de e e sin mill mes
 por mes montó de d e y sirbio de capitán En la nao
 vitoria de y meses e de xxv dias q a la razon de mill por mes
 montó de d e y de xxvi que a si a de a vez por todo lo q
 se le dio de su sueldo e de xxv mill e de xvi de los quales se quitó
 diez e cinco mill mas que se le dieron En senlla de soco
 de papa de seis meses a si lo q dem debiendo q a de a de
 e mill e de xxvi

+ dñi v de octo p e q monto 2 n p p e q p p e de elabo
 que le es de neto. quito de yntena y quito de su cama
 2 a y quito la di se em ma la raga niente para 2 n
 e de l e o o p i a s . 93. que a p p a r o n . de . q z de l e q o e
 lo dño

+ pagaron sele dñi 11 de marzo de 1520
 f p e m n o . c m j l s p e b . sequadro co . c m j l s p e b i
 no 2 n m j

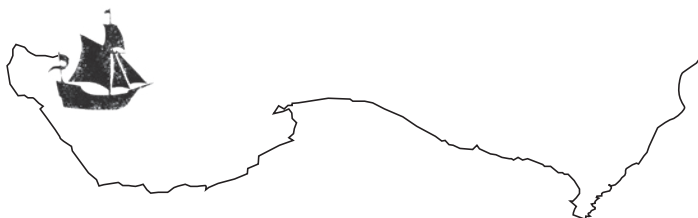
+ mas del pago . dñi 11 de p e b . las c c c
 p e b i l s e c e . dñi . c . de mayo de 1523 . y dñi 11 de p e b .
 el p e b o dñi 25 de junio de 1524

No e a p a g o
 CONTADURÍA, 425, N.1, R.1

Apuntes de la Casa de Contratación con las cuentas a pagar a Juan Sebastián de Elcano tras su regreso, y registro de los pagos sucesivos en que se le abonó el importe resultante. Elcano terminó percibiendo 613.250 maravedís, una auténtica fortuna. Ministerio de Cultura y Deporte. A.G.I., Contaduría, 425, N.1, R.1.

Gracias a toda esta información, no solo seremos capaces de reconstruir lo que ocurrió durante los tres años que duró la

expedición con un grado de certeza bastante elevado, sino que además nos daremos cuenta de la clase de gente que llevó a cabo esta gesta, de un modo que nos llevará a admirarlos no solo por lo que hicieron, sino también por cómo lo hicieron. Quedarán siempre puntos abiertos a la discusión, asuntos que no terminen de poder comprenderse quizá en toda su dimensión y, sin duda, hechos que nunca quedaron escritos, pero la información que tenemos es mucha y suficiente para que, quinientos años después, podamos embarcarnos con ellos en aquel viaje que, como ellos sabían, les iba a servir para entrar en la Historia.



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»¹. 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.

¹ 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

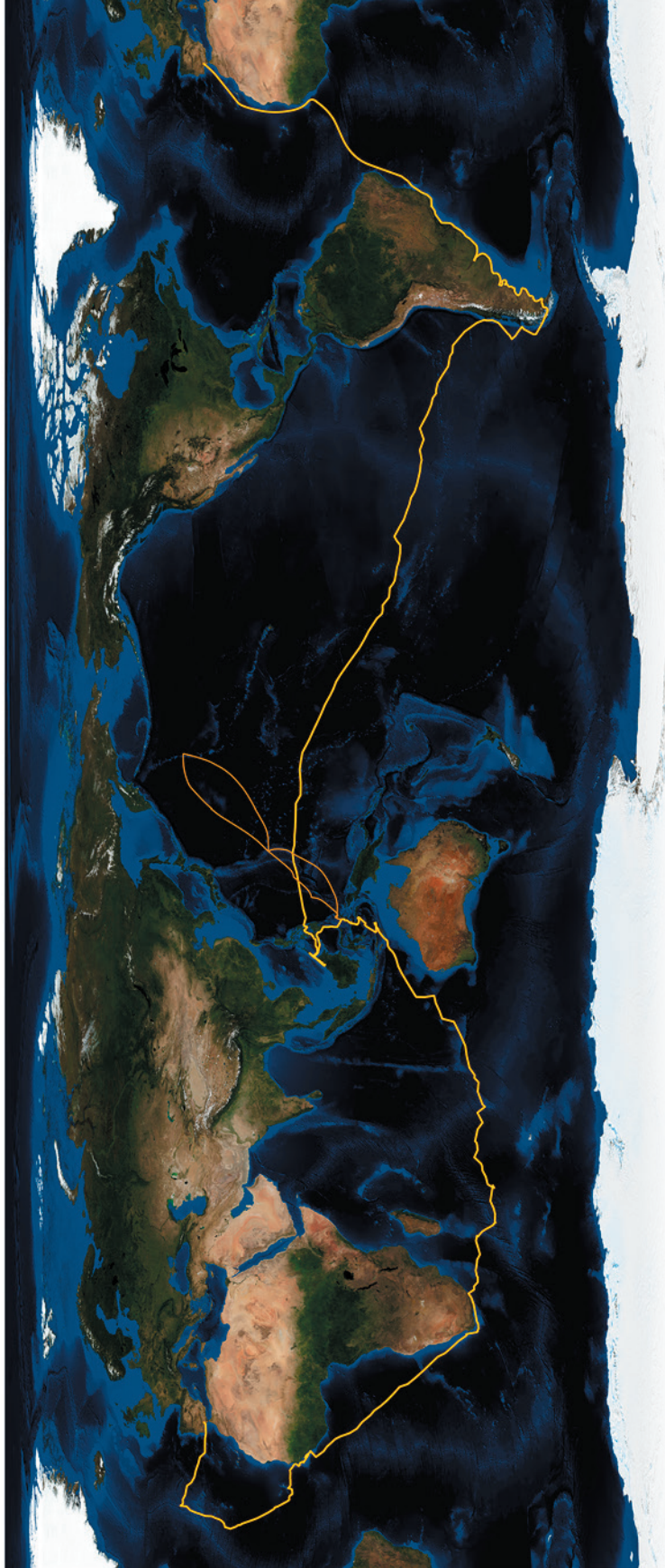


IMAGEN I

Derrota completa seguida por la expedición alrededor del mundo, incluyendo la del malogrado intento de regreso por el Pacífico de los de la nao Trinidad.

IMAGEN II

Trazado de la ruta seguida por la expedición y de los lugares en que se detuvo, persistiendo en la localización del paso al océano Pacífico.



Una hazaña magníficamente narrada por el emocionante y seguro pulso de Tomás Mazón.

—Iván Vélez, *Libertad Digital*

Elcano, viaje a la historia recrea con amenidad y hasta el mínimo detalle la hazaña de los primeros hombres que recorrieron el planeta. —Vicente Olaya, *Babelia*

Un plato *gourmet* tanto para los expertos en la materia como para los que se inician en ella.

—Antonio Puente Mayor, *El Correo de Andalucía*

Cuando se conmemoran cinco siglos de los distintos hitos de la ruta, Mazón publica el libro *Elcano, viaje a la historia* para dar voz a aquellos hombres que se dejaron la vida, la carne y la imaginación en mostrar al mundo su redondez. —César Cervera, *ABC*

EL CANO NO

VIAJE A LA HISTORIA



Tomás Mazón Serrano (Alicante, 1975) es un ingeniero técnico de obras públicas que lleva dedicando años a la investigación y divulgación de la historia de la expedición de la primera vuelta al mundo. Su web, rutaelcano.com, se ha convertido en la principal referencia en Internet sobre este tema, y el mapa que elaboró con el recorrido diario del viaje sobrepasa el millón de visitas. Ha sido conferenciante en foros nacionales e internacionales, ha publicado artículos en revistas especializadas, interviene en prensa escrita y radio, y se ha convertido en una reconocida autoridad en esta materia, lo que le ha llevado a ser galardonado por Casa Asia con su premio de Cultura y Sociedad de 2022, y por el Círculo de Artesanos de Sanlúcar de Barrameda en 2020.



ISBN: 978-84-1339-098-7



9 788413 390987