



LAS ISLAS EN LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

THE ISLANDS IN THE FIRST ROUND-THE-WORLD TRIP

Carlos Martínez Shaw*

Cómo citar este artículo/Citation: Martínez Shaw, C. (2023). Las islas en la primera vuelta al mundo. *XXV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2022), XXV-015. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/chca/article/view/10847>

Resumen: Establecida en trabajos anteriores la funcionalidad de las islas en el proceso de la primera globalización, se estudia aquí la relación con las islas de la expedición Magallanes-Elcano y las visitas a las diversas islas o grupos de islas durante la primera vuelta al mundo: Océano Atlántico, Estrecho de Magallanes, Isla de los Ladrones (Guam), Visayas, Cebú-Mactán, Palawán, Borneo (Brunei), Molucas, Timor y Cabo Verde. Se concluye señalando que la primera circunnavegación fue esencialmente una aventura desarrollada entre el rosario de islas que pueblan los Océanos Atlántico y Pacífico, junto con la soledad del desierto marítimo del Índico Meridional. La primera circunnavegación tuvo en las islas un imprescindible punto de anclaje.

Palabras clave: Multifuncionalidad de las islas, Primera globalización, expedición Magallanes-Elcano, las Islas y la primera vuelta al mundo.

Abstract: Settled in previous writings the functionality of the Islands in the development of the first globalization, we analyze here the relations with the Islands of the Magellan-Elcano Journey and the visits paid to several Islands or groups of Islands during the first circumnavigation: Atlantic Ocean, Magellan Strait, Thieves Island (Guam), Visayas, Cebu-Mactan, Palaoan. Borneo (Brunei), Molucca Islands, Timor and Cabo Verde. The conclusion is that the first circumnavigation was essentially a venture developed among the rosary of Islands that people the Atlantic and Pacific Oceans, along with the loneliness of the maritime desert of the South Indian Ocean. The first circumnavigation had in the Islands an indispensable anchoring-ground.

Keywords: Multifunctionality of the Islands. First Globalization. The Magellan-Elcano Expedition, Islands and the First Round-the-World Trip.

La funcionalidad de las islas en el proceso de la primera globalización fue el objeto de mi comunicación al Congreso celebrado en Madeira en 2011 y fue publicada en el nº 3 del *Anuario* aquel mismo año. Un breve resumen ayudará a presentar la relevancia de las islas en esta era de los descubrimientos y la primera globalización antes de pasar a la consideración del papel representado por cada una de las islas visitadas por la expedición de Magallanes y Elcano que culminó con la primera vuelta al mundo, verdadero objeto de esta ponencia. El primer grupo lo constituyen las islas portuguesas del Atlántico (Azores, Madeira, Cabo Verde), que sirvieron, a la vez, según Vitorino Magalhães-Godinho como «escalas obligatorias del sistema mundial» y como plataformas para la vuelta a las bases metropolitanas («as voltas»). El segundo grupo lo forman las Islas Canarias españolas, también con múltiples funciones, sobre todo la de servir como banco de pruebas para la colonización americana: sistema de capitulaciones entre nativos y europeos, sometimiento de las poblaciones indígenas, establecimiento de instituciones castellanas, situación geográfica privilegiada en el «callejón de los alisios», escala para el aprovisionamiento de agua, víveres y pertrechos. En tercer lugar, hay que hablar del rosario

* Catedrático Emérito de Historia Moderna de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). Miembro de Número de la Real Academia de la Historia. Madrid. España. Correo electrónico: cmshaw@geo.uned.es



de islas del Índico portugués (Mozambique, Pate, Kilwa, Zanzíbar), prolongado por Ormuz (Gerum) en el golfo Pérsico y finalmente las islas del entorno de Goa, antes de referirnos a las islas Molucas. Por último, queda por señalar el islario español del Pacífico y la isla de Cuba (formando parte del archipiélago de las Antillas, que incluye como islas mayores a Santo Domingo, Puerto Rico y Jamaica) que sirvió de base para la ocupación del continente americano. Por eso podíamos concluir en aquel artículo: «Las islas ocupan su lugar propio en ese único mundo alumbrado por los pueblos ibéricos en los siglos XV y XVI y siguientes, a todo lo largo de los tiempos modernos»¹.

En esta nueva ponencia, una variación sobre el mismo tema que ya he tocado desde toda otra serie de perspectivas, el objetivo es más modesto desde el punto de vista conceptual. Ahora se trata tan sólo de señalar la comparecencia de las diversas islas y los diversos archipiélagos en la expedición de Magallanes y Elcano. Empezaremos con una primera mención a unas islas sin nombre, que son las prometidas a Magallanes por las capitulaciones de Valladolid: el capitán de la escuadra del Maluco quedaba autorizado a enseñorearse de dos de las islas que descubriera, después de reservar las seis primeras para su soberano. Este testimonio apoya la idea de que la expedición no sólo pretendía cumplir con sus objetivos primordiales (arribar a las islas Molucas y comprobar si estaban situadas en la demarcación portuguesa o en la demarcación española señaladas por el tratado de Tordesillas), sino que permitía ocupar otras islas que surgieran al paso, dentro de la concepción castellana de este tipo de exploraciones que siempre preveía la incorporación de los territorios descubiertos, Es importante señalar el dato, pues constituye una de las razones que explican el posterior modo de actuación de los expedicionarios en la isla filipina de Cebú².

FUENTES

Las fuentes sobre la expedición de Magallanes y Elcano no son muchas, por lo que conviene mencionarlas todas. En primer lugar nos encontramos la principal, por más extensa y circunstanciada, la debida a la mano del caballero italiano (natural de Vicenza) Antonio Pigafetta: *Primer Viaje en torno del globo. Noticias del Nuevo Mundo, con los dibujos de los países descubiertos, escritas por..., gentilhomme vicentino y Caballero de Rodas. Dedicadas al muy excelente y muy ilustre señor Philippe de Villers de l'Isle-Adam, Gran Maestre de Rodas*³. Hay que resaltar que el cronista vicentino describe con detalle la primera parte del viaje (prolijos datos geográficos, antropológicos o sobre la flora y fauna), pero que su vinculación al capitán de la escuadra, es decir Fernando de Magallanes, le hace descuidar los acontecimientos sucedidos después de la muerte del portugués y, muy especialmente, lo referido al viaje de regreso de la nao *Victoria* al mando de Juan Sebastián Elcano, al que además ignora deliberadamente. En

1 MARTÍNEZ SHAW (2011), pp. 818-835.

2 *Congreso Internacional de Historia 'Primus circumdedisti me'* (2019). Sobre los protagonistas principales de la expedición, he seleccionado tres títulos: JOYNE (1992); MAZÓN SERRANO (2020) y MAZÓN SERRANO (2022).

3 Todas las fuentes principales de hallan recogidas en el volumen colectivo titulado *La primera vuelta al mundo*, COMELLAS (2012). Al margen, hay ediciones separadas de todas ellas, y muy especialmente de la crónica de Antonio Pigafetta, por la riqueza de su información. Entre las últimas publicadas de dicha crónica está la titulada *Primer viaje alrededor del mundo*, editada por José Eugenio Borao Mateo, responsable de la presentación, el aparato cartográfico y las notas, sobre la clásica traducción de José Toribio Medina, Zaragoza, Institución Fernando el Católico (Diputación de Zaragoza), 2020.

cualquier caso, Consuelo Varela concluye rotundamente en que «sin su diario, un documento de gran valor, la información del viaje de Magallanes sería muy incompleta»⁴.

Sigue en extensión la crónica de Ginés de Mafra, natural de Jerez de la Frontera, enrolado como marinero en la nao *Trinidad* y autor de un diario que conocemos a través de una transcripción anónima custodiada en la Biblioteca Nacional de Madrid, que contiene toda una serie de detalles complementarios que no se encuentran en ninguna de las demás crónicas. Su principal interés reside precisamente en ser una de las dos únicas narraciones de los avatares de la nao *Trinidad*, una vez operada su separación de la nao *Victoria* cuando ambas iban a emprender su regreso a España, al ser uno de los tripulantes que quedaron con aquella nave, que tras el intento infructuoso de alcanzar las costas del Pacífico americano, hubo de volver a las Molucas, donde fue echada al través, mientras los marineros eran aprisionados por los portugueses⁵.

León Pancaldo, natural de Savona (república de Génova), que también quedó retenido en las Molucas, es la otra fuente para conocer la última singladura de la *Trinidad*, que relata al final de su diario, *Navegação e vyagem que fez Fernando de Magalhaes de Sevilha para Maluco no ano de 1519*, también conocido como el «roteiro de un piloto genovés», cuyo original no se conserva⁶.

A continuación hay que tener en cuenta la relación del marino de Quios Francisco Albo, que viajó a la ida como contramaestre de la *Trinidad* y a la vuelta como piloto de la *Victoria*. Nos legó un cuaderno de bitácora bajo el título de *Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín en el Brasil hasta el regreso a España de la nao Victoria*, que se conserva en el Archivo General de Indias y que es el único documento para conocer la derrota completa de la expedición (con expresión de distancias recorridas, latitudes y longitudes), en especial la travesía del estrecho de Magallanes, con anotación de la latitud de la escuadra cada dos días (inserta entre las páginas 9 y 13)⁷.

Por su parte, el sevillano Martín Méndez, escribano de la nao *Victoria* y uno de los marineros abandonados en las Islas de Cabo Verde en julio de 1522, nos trasladó, en razón de su oficio, los autos derivados del motín de Bahía de San Julián y los textos de los cinco tratados concluidos por los expedicionarios desde la masacre de Cebú (1º de mayo de 1521) hasta la partida de Elcano desde Tidore para iniciar el viaje de retorno a España (21 de diciembre del mismo año)⁸.

Hay que mencionar asimismo la breve carta dirigida a Carlos V al regreso de la expedición por el propio Juan Sebastián Elcano, que resume los principales hitos de la travesía, donde padecieron «muchos trabajos, sudores, hambre y sed, frío y calor». Y, por último, la carta enviada al arzobispo de Salzburgo por Maximiliano Transilvano, donde el secretario de Carlos V da cuenta fielmente de los testimonios de los marineros españoles recogidos en Valladolid en 1522, a partir de los cuales se articula una argumentación de la pertenencia de las Islas Molucas a los españoles en razón de su situación en la demarcación acordada por el tratado de Tordesillas⁹.

4 VARELA (2018), pp. 259-269 (la cita en pág. 263). También de la misma autora: «Los cronistas. Diarios, cartas, relaciones y declaraciones» VARELA (2019), pp. 42-44.

5 MAFRA (1920).

6 Hay bibliografía clásica sobre el personaje y su obra: TORIBIO MEDINA (1908); NOBERASCO (1929); AVONTO (1992). Añadir más recientemente: GONZÁLEZ OCHOA (2003).

7 GIL (1998), pp. 75-77.

8 MAZÓN SERRANO (2021), pp. 54-57.

9 Un ejemplar de la carta de Elcano fue adquirido por el Gobierno de España (2014) y depositado en el Archivo General de Indias. La carta de Maximiliano Transilvano (*De Moluccis Insulis*) se publicó en 1523 en Colonia, en París y en Roma y alcanzó una rápida difusión.

ISLAS DEL ATLÁNTICO

La primera isla a la que arriba la expedición está bajo la soberanía española: Tenerife. El testimonio de Antonio de Pigafetta, casi siempre el más locuaz de entre todos los protagonistas directos de la empresa, se reduce a tres líneas:

Nos detuvimos tres días en un sitio a propósito para hacer acopio de carne, agua y madera. Luego entramos en un puerto de la misma isla al que llaman Monte Roso, donde pasamos dos días.

Poco se puede añadir salvo localizar el puerto como Punta Roja, en el extremo meridional de la isla. Seguidamente las cinco naves cruzan el Atlántico, recorren las costas de Brasil y, más al sur, se internan en los entrantes de Bahía Blanca y del Río de la Plata, que exploran infructuosamente. Aquí se tropiezan con otras siete pequeñas islas, en la mayor de las cuales, según Pigafetta, «se encuentran piedras preciosas». Siguiendo el litoral se detienen en otras dos islas (isla de los Pingüinos e isla de los Leones), cuya fauna llama la atención de Pigafetta:

Costeando esta tierra hacia el Polo Antártico, nos detuvimos en dos islas que encontramos pobladas solamente de gansos [en realidad, pingüinos] y de lobos marinos. Hay tantos de los primeros y tan mansos que en una hora hicimos una abundante provisión para las tripulaciones de los cinco navíos. Son negros y parecen estar cubiertos por todo el cuerpo de plumitas, sin tener en las alas las plumas necesarias para volar; y, en efecto, no vuelan y se alimentan con peces; son tan gordos que tuvimos que desollarlos para poder desplumarlos. Su pico es como el de los cuervos. (...) Los lobos marinos tienen diferentes colores y son del tamaño de un ternero. Su cabeza se asemeja a la de ese animal. Sus orejas son cortas y redondas y sus dientes muy largos. No tienen piernas, y sus patas, unidas al cuerpo, se parecen a nuestras manos y tienen uñas pequeñas; pero sus dedos están unidos por una membrana, como las patas de un ánade. Si estos animales pudiesen correr serían temibles, porque mostraron ser muy feroces. Nadan muy deprisa y sólo comen pescado.

Prosiguiendo la travesía hacia el sur se produce un hecho que va a marcar el destino de la expedición: la invernada y el motín de la bahía o río de San Julián, que no es necesario reseñar aquí, al igual que tampoco lo es la posterior pérdida de la nave *Santiago*, la de menores dimensiones de la escuadra. Como consecuencia, la crónica menciona otra isla situada en las inmediaciones, la isla Justicia, que fue el destino a que fueron condenados dos de los sublevados del motín de San Julián, el veedor Juan de Cartagena y el sacerdote Pedro Sánchez de Reina, los cuales debieron encontrar allí la muerte¹⁰.

ESTRECHO DE MAGALLANES Y SALIDA AL OCEANO PACÍFICO

Por fin, el 21 de octubre de 1520, la escuadra, ya de cuatro naos, se adentra por el estrecho llamado de Magallanes, donde tropieza con un laberinto de diminutas islas, peligrosos bajíos y angostas bocas, cuyas coordenadas Francisco Albo apunta con detalle en su derrotero. También Ginés de Mafra consagra un extenso párrafo al paso del estrecho:

¹⁰ La narración de los hechos puede seguirse a través de diversas monografías. Nosotros preferimos el libro de COMELLAS (2012). La isla Justicia conserva su nombre.

Tiene este estrecho de longitud casi cien leguas, córrese al Este-Oeste, en algunas partes es muy angosto, especialmente desde la mitad para el Poniente, en donde tiene la tierra de ambas partes muy altas, hace mucho frío y hay en él muchos ríos aunque no grandes que tienen el agua muy clara y fría. La entrada de este estrecho por la parte del Este es de tierra llana y de buen parecer, entrando dentro de él hay muchos cipreses sin diferencia de los de España. La salida de este estrecho para el Poniente es de tierra nublada y muy angosta, en él la salida no tiene ninguna señal, cuanto en saliendo de él tres leguas a la mar no se divisa la boca, esto por la parte del Poniente. Este estrecho por lo más angosto es hacia el Poniente como está dicho, será de tres leguas hasta tres y media por lo más ancho, y por la parte del Este en lo más ancho tendrá hasta seis o siete leguas, entrando dentro de él. Salió el armada del estrecho a la mar del Sur en fin del mes de diciembre [en realidad, el 23 de noviembre] del año mil quinientos y veinte y uno [en realidad, 1520], y dieron muchas gracias a Dios por ser lo haber deparado.

En cualquier caso, los cronistas dedican mayor atención a la defección, en medio de la travesía del estrecho, de la nao *San Antonio*, cuyo piloto, Esteban Gómez, sin atender las órdenes de Magallanes, puso rumbo a España. En su travesía, siguiendo a José Luis Comellas, «encontraron unas islas que difícilmente pueden ser otras que las Malvinas, a las que se dio el nombre de islas de San Antón, por lo que cabe inferir que llegaron a ellas el 17 de enero de 1521, [aunque] pocas veces se les ha atribuido la gloria de ser sus descubridores»¹¹.

Una vez cruzado el estrecho y navegando por tanto por el Océano Pacífico, la escuadra avistó la isla de Hannover (día 29), la isla Esmeralda (día 30), la isla Campana (1º diciembre) y la gran isla de Chiloé (día 8), muy pocas si tenemos en cuenta las muchas que jalonaron su derrota en esta etapa de su travesía. Como señala José Luis Comellas. «Magallanes tuvo en este sentido una particular mala suerte, o, si se quiere, un desacierto en la elección de la ruta [pues] si hubiera seguido los mares tropicales del sur (la ruta más conveniente en un año normal) hubiera topado por necesidad con varios archipiélagos», a no ser que tenga razón Laurence Bergreen cuando sugiere que Magallanes eludiera «como de intento» todas las islas del Pacífico¹².

No obstante, más tarde lo expedicionarios divisaron dos islas deshabitadas, a las que bautizaron con los nombres de San Pablo y Tiburones, la primera identificada con la isla de Puka-Puka u otras en el borde exterior del archipiélago de Tuamotu, y la segunda de localización más incierta para la que se han propuesto diversas identificaciones (Caroline, hoy llamada isla del Milenio, Vostok y, la más probable, Flint), todas ellas pertenecientes al archipiélago de Kiribati. Francisco Albo las describe así:

Y en este paraje hallamos una isleta con arboleda encima y es deshabitada, y sondamos en ella, y no hallamos fondo, y así nos fuimos nuestro camino, a la cual isleta llamamos San Pablo, por haberla descubierta el día de su conversión (24 enero), y está de la de Tiburones nueve grados (...). A esta altura hallamos una isla despoblada, en la cual tomamos muchos tiburones, y por eso le pusimos la isla de los Tiburones y está con el estrecho Noroeste-Sureste, cuarta de Este-Oeste, y está en altura de diez grados y dos tercios de la banda del Sur, y dista de las islas de los Ladrones [actuales Marianas] ... leguas.

ISLAS DE LOS LADRONES

A continuación, las tres naves supervivientes de la expedición pusieron rumbo norte, lo que les llevaría, tras una dilatada travesía por una mar desierta, al norte y al este de las Molucas. En

11 COMELLAS (2012), p. 95.

12 COMELLAS (2012), pp. 113-114.

su travesía tropezarían con dos islas de uno de los archipiélagos de la Micronesia, concretamente con la isla de Rota (que sería bautizada varias décadas después como isla de las Velas Latinas por Miguel López de Legazpi) y con la isla de Guam, a la que Magallanes llamaría Isla de los Ladrones, nombre que perduraría por mucho tiempo, pues el de islas Marianas no le sería adjudicado a la totalidad del archipiélago hasta la segunda mitad del siglo XVII. En su contacto con los naturales de esta segunda isla se sucedieron una serie de hechos que motivaron un tratamiento más extenso que el dado a las islas anteriores por los cronistas y que justifican la denominación de Isla de los Ladrones¹³.

Pigafetta vuelve a ser el cronista de este episodio ocurrido en la isla de Guam (la mayor de las Marianas, que hoy goza de un estatuto político especial bajo la mediatización de los Estados Unidos):

Después de haber corrido setenta leguas en esta dirección, estando hacia el 12° de latitud septentrional y por el 146° de longitud, el 6 de marzo [1521], que fue un miércoles, descubrimos al mistral [viento del norte o noroeste] una isleta y otras dos al garbino [viento del suroeste]. La primera [Guam] era más elevada y mayor que las otras. El capitán general quería detenerse en la mayor para aprovisionarse de víveres y refrescos; pero no fue posible, porque los isleños venían a nuestros barcos y robaban tan pronto una cosa como otra, sin que pudiéramos impedirlo. Pretendieron también obligarnos a amainar velas y conducirnos a tierra, y con gran destreza nos arrebataron el esquife, que estaba atado a nuestra popa. Entonces el capitán, irritado, saltó a tierra con cuarenta hombres armados, quemó cuarenta o cincuenta casas, así como muchas de sus canoas, y les mató siete hombres. De esta manera recobró el esquife, pero no juzgó conveniente detenerse en la isla después de estos actos de hostilidad.

FILIPINAS: ISLAS VISAYAS

Tras abandonar la «Isla de los Ladrones», Magallanes puso rumbo a las Filipinas, donde se encontró con un laberinto compuesto por más de mil islas de las siete mil que conforman el archipiélago, las llamadas Islas Visayas, que recorrió visitando las principales. Para seguir el complicado itinerario por las Visayas hay que seguir el relato de Pigafetta:

El décimosexto día del mes de marzo [1521], a la salida del Sol, nos encontramos cerca de una tierra elevada, a trescientas leguas de la isla de los Ladrones. Nos apercebimos pronto de que era una isla, a la que llaman Zamal [Samar]. Detrás de esta isla hay otra deshabitada, y enseguida supimos que la llamaban Humunu (Homón). El capitán general decidió tomar tierra a la mañana siguiente para hacer aguada con más seguridad y disfrutar de algún reposo después de un tan largo y penoso viaje. Hizo armar enseguida dos tiendas para los enfermos y ordenó que se matase una marrana [posiblemente capturada en Guam].

La noticia de la llegada de la expedición de Magallanes se había extendido por los contornos y pronto (el 18 de marzo por la tarde) los expedicionarios recibieron una visita de los naturales de la isla vecina de Suluán, que eran «cortesés y honrados» y con los que mantuvieron unas relaciones pacíficas de mutuos intercambios durante ocho días. Del mismo modo, el avistamiento de varias islas en los alrededores permitió a Magallanes dar a las mismas (el quinto domingo de Cuaresma) el nombre, por el santo de aquel día, de archipiélago de San Lázaro, que se conservaría para el conjunto durante mucho tiempo, incluso tras la visita en 1542 de la expedición de Ruy López de Villalobos, quien bautizó al conjunto del archipiélago como

13 Sobre las Marianas, MORALES y LE GOBIEN (2013).

islas Filipinas, en honor del príncipe Felipe, el primogénito de Carlos V, el futuro rey Felipe II, nombre que al final sería el que perduraría hasta hoy.

Las tres naves de la escuadra abandonaron el 25 de marzo la isla de Homonhón (a la que llamaron Aguada de las Buenas Señales, «porque en ella encontramos dos fuentes de agua excelente y descubrimos los primeros indicios de oro en este país») el 25 de marzo y, pasando por las pequeñas islas de Cenalo, Huinangan, Ibusson y Abarien (hoy, respectivamente, Dinagat, Kabugan, Hibusson y Cabalian), llegaron días después (28 de marzo), a la que resultó ser la gran isla de Mindanao, donde recibieron la visita de los naturales del puerto de Butuán. Así lo narra Pigafetta:

El capitán acogió afablemente [los desagradables incidentes de Guam parecen olvidados] a los (nativos) que subieron a bordo y les hizo también algunos regalos. Habiéndolo sabido el rey, antes de partir quiso dar al capitán una vara de oro muy grande y una cesta llena de jengibre, pero el capitán, agradeciéndoselo, rehusó aceptar el presente. Al anoecer, la escuadra ancló cerca de la casa del rey»¹⁴.

En el transcurso de los pocos días que permanecieron en el lugar, los expedicionarios constataron que se hallaban ante un mundo mejor organizado políticamente que el que habían encontrado en las islas Marianas. Por ello se decidieron a preguntar al rey por «el puerto cercano más a propósito para avituallar sus navíos y traficar con sus mercancías» Así, tras celebrar una misa el 31 de marzo (domingo de Pascua), y dueños de la información solicitada, emprendieron un corto periplo por las Visayas (singularmente las islas de Leyte, Bohol y Masawa o Limasawa, así como las más pequeñas de Polo, Ticobón y Pozón) y a mediodía del día 7 de abril arribaron a la que les había sido señalada como la más importante de ellas, la isla de Cebú, a la vista de cuyo puerto «el capitán mandó izar todos los pabellones y amainar velas, y se disparó en descarga cerrada toda la artillería, lo que causó gran sobresalto entre los isleños». Precisamente en Cebú se desarrollarían una serie de episodios de capital importancia para el futuro de la expedición, pero muy bien conocidos como para que nos detengamos demasiado en ellos. Digamos simplemente que aquí ocurrió el segundo de los desastres que diezmaron la expedición (después del motín de San Julián).

CEBÚ Y HUÍDA DE CEBÚ

Las relaciones con Humabón, el cacique de la isla, empezaron muy satisfactoriamente, ya que se consiguió muy pronto la conversión al cristianismo de Humabón y de la «reina Juana», su consorte principal, a la que se regaló la imagen de un «Niño Jesús», que finalmente, tras muchas vicisitudes, se convertiría en uno de los signos de identidad de los filipinos. Igualmente, la evangelización se extendió a todos los súbditos del mandatario, que aceptó asimismo la soberanía del rey Carlos I de España. En todo caso, debió ser poco lo que entendiera el cacique de la política del mundo globalizado en la explicación de Magallanes y mucho menos lo que comprendieran los naturales acerca de la complicada doctrina cristiana.

Hay que preguntarse también si la política de Magallanes en Cebú no hizo sino seguir las pautas de la colonización española, la creación de un reino cristiano bajo la soberanía de Carlos I y con el justo título de la evangelización de un pueblo pagano. O si jugó sobre todo la tentación

¹⁴ Un circunstanciado relato de la estancia de los expedicionarios en las Visayas en MADRID GERONA (2013), pp.209-223. Define a Cebú como «una de las más urbanizadas y concurridas sociedades halladas en el viaje».

de buscar otras islas hasta llegar a aquellas sobre las que podía establecer su señorío personal el capitán de la Armada. En todo caso, el cacique Humabón ya le impuso un primer tributo en compensación de la aceptación de la soberanía española: la defensa de su territorio frente a su rival, el cacique Cilapulapu, régulo de la vecina isla de Mactán, una acción bélica en la que encontraron la muerte el propio Magallanes y ocho de sus soldados. Y, para una más cabal comprensión de la superficialidad de las lealtades de Humabón, basta citar la traición del 1º de mayo, en que, a incitación del «lengua» Enrique de Malaca, criado de Magallanes, se preparó una emboscada en el transcurso de un banquete, que tuvo como consecuencia la muerte de veintiocho oficiales y la precipitada huida de la escuadra con rumbo incierto.

En su escapada, la expedición vuelve a pasar por la isla de Bohol, donde se produce el nombramiento de João Lopes Carvalho como capitán de la escuadra y donde Pigafetta y Francisco Albo sitúan el deliberado incendio de la nao *Concepción*, a causa de la dramática disminución de los tripulantes, pues sólo debían quedar entre 110 y 115. Sigamos una vez más a Pigafetta:

Dejamos la isla de Cebú y anclamos en la punta de una isla llamada Bohol, a dieciocho leguas de Cebú. Viendo que las tripulaciones, disminuidas por tantas pérdidas, no eran suficientes para los tres navíos, decidimos quemar la *Concepción*, después de transportar a los otros dos lo que podía ser útil.

Después las dos naves supervivientes rodean la isla de Negros, otra de las Visayas:

Pusimos rumbo entre el garbino y el mediodía, costeando una isla llamada Panilongon, cuyos indígenas son negros como los etíopes.

Ahora vuelven a Mindanao, la gran isla del sur, al puerto de Butuán, donde de nuevo son muy bien recibidos:

El rey de la isla [en realidad, el cacique de Butuán] subió a nuestro navío, y para darnos una prueba de amistad y de alianza se sacó sangre de la mano izquierda y untóse con ella el pecho y la punta de la lengua; nosotros hicimos lo mismo.

Ahora Pigafetta realiza una visita de la isla, lo que permite precisar su toponimia:

Esta parte de la isla [Mindanao septentrional], llamada Chipit, es una prolongación de la misma tierra que Butuán y Calagán; va por sobre Bohol y limita con Massawa. El rey se llama rajá Calanao. El puerto es bastante bueno. Está a los 8º de latitud Norte, a 167º de la línea de demarcación y a cincuenta leguas de Zubu (Cebú). Hacia el mistral se encuentra la isla de Lozón (Luzón), a dos jornadas: es grande y a ella vienen todos los años seis o siete juncos de los pueblos llamados lequies para comerciar.

Los lequios son, en realidad los habitantes de las islas de Ryukyu, que formaban un estado independiente situado al sur de Japón y al norte de lo que es hoy Taiwán y que se convertiría en un reino vasallo de Japón en 1609¹⁵.

Tras zarpar de Butuán, los expedicionarios arriban a Cagayán, a cuyos habitantes Pigafetta dedica algunas líneas:

15 MATSUDA (2001); OKAMOTO (2008), pp. 35-55.

Los pocos habitantes son moros desterrados de una isla llamada Burne [es decir, Borneo]. Van desnudos como los de todas estas islas, y sus armas son cerbatanas, carcajes llenos de flechas y una yerba para envenenarlas. Tienen también puñales con mangos adornados de oro y piedras preciosas, lanzas, mazas y corazas de piel de búfalo. Creyeron que éramos dioses o santos. Hay en la isla grandes árboles, pero pocos víveres. Está a 7º y medio de latitud septentrional y a cuarenta tres leguas de Chipit. Se llama Cagayán.

En Cagayán preguntaron por el paradero de otra isla más propicia para conseguir víveres, según narra Francisco Albo en términos algo embarullados, aunque coincidentes con los del relato de Pigafetta:

Y aquí surgimos de la parte del norte de ella y preguntamos dónde estaba la isla de Poluán [Palawán] por haber mantenimientos de arroz, porque hay mucho en aquella isla y cargan muchos navíos para otras partes, y así nos enseñaron adónde estaba, y así fuimos al Oeste-Noroeste y topamos el cabo de la isla de Poluán.

En efecto, tras zarpar de Cagayán (siempre en ese desorientado mes de junio que siguió a la tragedia de Cebú), arribaron a una isla que les pareció un paraíso donde restaurarse de las miserias anteriores. Era la isla de Palawán (también llamada de Paragua), la más occidental de las Filipinas, de la que Pigafetta nos habla en los siguientes términos:

Desde esta isla, siguiendo el mismo rumbo entre poniente y mistral, navegando unas treinta y cinco leguas, llegamos a otra mayor, que encontramos bien provista de toda clase de víveres, lo que fue una fortuna para nosotros, porque estábamos tan hambrientos y tan mal aprovisionados, que estuvimos muchas veces a punto de abandonar los navíos y establecernos en cualquier tierra para terminar en ella nuestros días.

Esta isla, llamada Palaoán [Palawán], nos proporcionó cerdos, cabras, pollos, gallinas, bananas de muchas clases, algunas de un codo de largo y gruesas como el brazo, otras de un palmo de largo y otras más pequeñas que eran las mejores; hay también nueces de coco, cañas de azúcar y raíces parecidas a los nabos. Cuecen el arroz en cañas huecas o en cuencos de madera, porque se conserva mejor que el cocido en recipientes de barro. Obtienen del arroz, por medio de una especie de alambique, un vino más fuerte y mejor que el de palmera. En una palabra, fue para nosotros esta isla una tierra de promisión.

BRUNEI

Sin embargo, apenas restaurados y con las ideas más claras, nuestros argonautas siguieron su ruta, arribando, tras diez leguas de navegación, el 8 de julio, a otra gran isla: Borneo, la primera de Indonesia que encontraron¹⁶. Maximiliano Transilvano, en su carta al arzobispo de Salzburgo, la califica como la «más noble y más afortunada de todas las islas que en aquel viaje descubrieron». Francisco Albo la describe sucintamente, con unas pocas líneas:

Borney es una isla grande y hay en ella canela y mirabolos [mirobálanos], y cánfora [alcanfor], la cual [el cual] vale mucho en esta tierra y dicen que cuando ellos mueren se embalsaman con ella. Y Borney está en altura de cinco grados 25 minutos el mismo puerto, y de longitud 201 grados de la línea de la demarcación, y de aquí partimos y tornamos del mismo camino.

¹⁶ Para el Asia del Sudeste, TARLING (2000); HALL (1968) y REID (1993). Para Brunei, SANDERS (2002).

Mucho más explícito, como de costumbre, es el relato de Pigafetta, quien narra dos hechos fundamentales y contrapuestos, separados por veinte días de estancia (9 al 29 de julio): la buena acogida del sultán Siripada de Brunei, la principal ciudad de la isla, y los recelos de los expedicionarios, que motivan su precipitada salida:

Al día siguiente [9 julio 1521] el rey {Siripada} envió un hermoso prao con la popa y la proa dorada. En la proa flotaba el pabellón blanco y azul, con un penacho de plumas de pavo real en el tope del palo. A bordo, (había) algunos músicos tocaban cornamusas y tambores, y otras muchas personas. El prao, que es una especie de fusta o de galera, remolcaba dos almadías, que son barcos de pescadores. Ocho jefes ancianos de la isla subieron a nuestras naves y se sentaron sobre un tapiz que les habíamos preparado en la popa. Nos ofrecieron un cuenco de madera cubierto con un paño de seda amarilla lleno de betel y de areca, raíces que mascan continuamente, con flores de azahar y jazmín; dos jaulas llenas de gallinas, dos cabras, tres vasos llenos de vino de arroz destilado y cañas de azúcar. Hicieron el mismo regalo al otro navío y, después de abrazarnos, pidieron licencia y se marcharon.

Sin embargo, pese a este recibimiento y a la sensación de haber alcanzado el más alto nivel de civilización que hubieran conocido hasta entonces en su periplo por las islas, el de los ricos sultanatos del Asia del Sudeste, las sospechas motivadas por las negativas experiencias pasadas urgieron a los expedicionarios a poner fin de forma abrupta a su gratísima estancia en el sultanato. De nuevo, tomemos por testigo a Pigafetta:

La mañana del 29 de julio, que fue lunes, vimos venir hacia nosotros más de cien praos, divididos en tres escuadras, y otros tantos *tungulis*, que son sus barcos más pequeños. Como temíamos que nos atacasen a traición, inmediatamente nos hicimos a la vela, con tanto apresuramiento que nos vimos obligados a abandonar un ancla. Nuestras sospechas aumentaron cuando nos fijamos en muchas embarcaciones grandes, llamadas *juncos*, que el día anterior anclaron alrededor de nuestros navíos, por lo que tuvimos miedo de que nos atacasen por todas partes. Nuestra primera precaución fue desembarazarnos de los juncos, contra los que hicimos fuego, matando a mucha gente.

Abandonadas esas «delicias de Capua» que fue el sultanato de Brunei, los expedicionarios, todavía sin rumbo cierto, volvieron por donde habían venido, es decir tomando la misma derrota que habían seguido anteriormente, aunque en dirección contraria, si seguimos la narración de Francisco Albo:

Partimos de Borney y volvimos por el camino mismo por donde vinimos, y así embarcamos por el cabo de la isla de Borney y Poluán; y fuimos al oeste y fuimos a dar a la isla de Quajagán, y así fuimos para la misma derrota para ir a buscar la isla de Quipit de la parte del Sur; y de este camino entre Quipit y Quajagán vimos de la parte del sur una isla que se llama Solo [Sulú o Joló], la cual hay en ella muchas perlas y muy gruesas...¹⁷

El diario de Pigafetta aclara algunos puntos más, aunque no todos, ya que omite un hecho que se reveló de considerable importancia, la destitución de João Lopes Carvalho como capitán de la escuadra y su sustitución por Gonzalo Gómez de Espinosa como capitán de la *Trinidad* y de Juan Sebastián Elcano como capitán de la *Victoria*, lo que marca un punto de inflexión en la marcha de la expedición, pues entre ambos se consigue imponer el orden en la derrota de

¹⁷ Sulu o Joló es una isla del archipiélago o rosario de islas del mismo nombre, situado entre Borneo y Mindanao, que posteriormente sería incorporado a Filipinas.

la disminuida escuadra, no sin antes poner las dos naves en condiciones de afrontar una nueva travesía por las aguas del Pacífico.

Al salir de esta isla (Borneo) volvimos hacia atrás para buscar un lugar a propósito para carenar nuestros navíos, pues uno [la *Trinidad*] tenía una vía de agua, y el otro [la *Victoria*], falto de piloto, había chocado con un arrecife cerca de la isla llamada Bibalón [de identificación incierta, quizás Balabalangán], aunque, gracias a Dios, pudimos ponerle a flote.

Y, más adelante:

Entre el cabo norte de Burne y la isla de Cimbombón (otra isla de localización incierta), a 8° 7' de latitud septentrional, encontramos un puerto muy cómodo para carenar nuestros navíos; pero como nos faltaban muchas cosas necesarias para ello, tuvimos que emplear cuarenta y dos días. Todos y cada uno trabajábamos lo mejor que sabíamos: unos de una manera, otros de otra. Lo más fatigoso era ir a buscar madera en los bosques, porque el terreno estaba cubierto de zarzas y arbustos espinosos e íbamos descalzos.

Finalmente, arriban al archipiélago de Sulú o Joló y rodean la ya conocida isla de Mindanao, llegando más al sur de los lugares que habían visitado con anterioridad. Según Pigafetta:

Dejando Chipit al levante, reconocimos a poniente las dos islas de Zolo y Taghima, donde, según nos dijeron, se pescan las perlas más bellas [son las islas de Sulú o Joló y Basilán, ambas en el archipiélago igualmente llamado Sulú o Joló, gobernado por varios régulos musulmanes] (...) Singlando hacia levante a la cuarta del gregal (viento del nordeste), costeamos dos lugares habitados que llaman Cavit y Subanín [Cavite y Subanón, en la península de Zamboanga], y pasamos cerca de una isla, también habitada, llamada Monoripa, a diez leguas de los islotes mencionados. Los habitantes de esta isla no tienen casas; viven siempre en sus barcas (...) Las ciudades de Cavit y Subanín están en las islas de Butuán y de Calagán, donde crece la mejor canela [ya vimos que en realidad son puertos de la gran isla de Mindanao, como señala poco después el propio Pigafetta].

ISLAS MOLUCAS

Finalmente, los régulos de Maingdanao (siempre en la isla de Mindanao) indican a los capitanes Gonzalo Gómez de Espinosa y Juan Sebastián Elcano la ruta hacia las Molucas, atravesando el mar de Célebes (hoy Sulawesi). La escuadra pasa así por las islas llamadas de Ciboco, Biraham-Bartolach, Sarangani y Candigar, deteniéndose en la de Sarangani, donde capturan a dos pilotos para que dirijan las naves al Maluco. Tropiezan con nuevas islas: Cheava, Caviao, Cabiao, Camanuca, Calabuzao, Cheai, Lipan y Nuza [todas ellas pertenecientes a los archipiélagos indonesios de Karakelong y Kawio] y finalmente «una isla bastante hermosa», que es la de Sanghir en Sulawesi Norte. Siguiendo el mismo rumbo pasan entre otras cinco islas: Cheama, Carachita, Para, Zangalura y Siau (que curiosamente será la última posesión española en el archipiélago de las Sulawesi, abandonada en 1677). Por último, divisan las islas suluanas de Paghinzara, Talaut, Zoar y Mean. El día 8 de noviembre de 1521, «tres horas antes de la puesta del sol», la expedición arriba por fin a su verdadero destino, las islas Molucas, anclando en el puerto de una de ellas, la de Tidore (normalmente Tadore, en las crónicas).

Aquí la acogida no fue menos cordial que en Brunei. Siguiendo a Pigafetta:

Cuando [el sultán] supo quiénes éramos y el objeto de nuestro viaje, nos dijo que él y todos sus pueblos tendrían gran alegría siendo amigos y vasallos del rey de España; que nos recibiría en su isla como a sus propios hijos; que podíamos bajar a tierra y estar en ella como en nuestras casas; y que, por amor a nuestro soberano, era su voluntad que desde aquel día [9 de noviembre] en adelante su isla dejase el nombre de Taidore y tomase el de Castilla.

No es nuestro objetivo narrar los hechos acaecidos en las Molucas, suficientemente conocidos, sino referirnos al mundo de las islas de las especias, como hemos hecho en el caso de las restantes islas o archipiélagos donde se desarrolló la aventura de la expedición de Magallanes y Elcano. Por ello, damos aquí entrada al inciso que intercala Pigafetta en su narración dirigido expresamente al rey Carlos I de España, que ya es además el emperador Carlos V:

Os será sin duda agradable, Señoría, conocer algunos detalles sobre las islas donde crecen los árboles que producen los clavos de especia. Son cinco: Tarenate [Ternate], Tadore [Tidore], Mutir, Machian y Bachian. Tarenate es la principal. El citado rey dominaba casi completamente en las otras cuatro. Tadore, en la que estábamos, tiene su rey propio, así como Bachián. Mutir y Machián no tienen rey; y su gobierno es popular, y cuando hay guerra entre los reyes de Tarenate y Tadore, ambas repúblicas democráticas suministran combatientes a las dos partes. Toda la provincia donde crece el clavo se llama Maluco.

En este pequeño informe se deslizan algunas afirmaciones inexactas. En primer lugar, las cinco islas forman las Molucas septentrionales, pero hay que contar también con las meridionales: las de Buru, Ambón (la gran productora de clavo) y las Banda, donde se obtiene la nuez moscada. Y en segundo lugar, no queda claro qué rey domina sobre las otras cuatro islas, aunque parece ser el sultán de Ternate.

Más adelante, Pigafetta librerá un nuevo informe sobre la isla vecina de Gilolo (hoy Halmahera), en estos términos:

Enfrente de Tadore hay una isla muy grande llamada Gialolo, habitada por moros y gentiles. Los moros tienen dos reyes, y según nos dijo el rey de Tadore, uno tenía seiscientos hijos, y el otro quinientos veinticinco. Los gentiles no tienen tantas mujeres como los moros, ni son tan supersticiosos; la primera cosa que encuentran por la mañana es el objeto de adoración durante todo el día; su rey se llama rajá Papua, es riquísimo en oro y habita en el interior de la isla. Crecen entre las rocas cañas tan gruesas como la pierna de un hombre, llenas de un agua excelente para beber; compramos muchas. La isla de Gialolo es tan grande que una canoa apenas puede dar la vuelta completa en cuatro meses.

Y así, pese a los ruegos del rey de Tidore de retrasar la partida, el 8 de diciembre, la *Victoria* y la *Trinidad* zarparon cargadas del clavo que debía financiar la expedición, sin que sepamos a ciencia cierta el rumbo que iban a tomar. Sin embargo, pronto fue evidente que la capitana no podía continuar a causa de una vía de agua abierta en su casco que debía ser reparada en Tidore. En cambio, Juan Sebastián Elcano, que también había regresado a puerto para hacerse cargo de lo ocurrido, tomó de decisión, de acuerdo con Gonzalo Gómez de Espinosa, de volver a zarpar el 21 de diciembre tomando rumbo a poniente, eludiendo la ruta portuguesa y evitando cualquier contacto con alguna de las dependencias lusitanas. De este modo, se consumaron dos destinos diferentes.

DESVENTURAS DE LA *TRINIDAD* DE GONZALO GÓMEZ DE ESPINOSA

Dado que Pigafetta decidió pasar de la *Trinidad* a la *Victoria*, la crónica de los avatares de Gonzalo Gómez de Espinosa quedó en las manos (o en las plumas) de León Pancaldo y de Ginés de Mafra. Tomemos la relación del marinero jerezano:

Los que quedaron en Tidore se dieron mucha prisa a aderezar su nao para partirse, porque en este tiempo oyeron decir a algunos indios mercaderes que allí venían a comprar clavo que de la India venía una armada de portugueses a Maluco, porque ya sabían cómo estaban en ella castellanos y venían a hacer una fortaleza en Maluco y a sentar el trato del clavo. (...) Partieron de Maluco por abril del año de mil quinientos y veinte y dos y tomaron la vía del Norte (del Este) porque el cabo de Buena Esperanza no les hacía tiempo para ir. Había en este tiempo noticia de solo Panamá que está en la mar del Sur en tierra firme, a lo cual iban atinando los nuestros, y al cabo de diez días que navegaban tomaron una isla de la de Ladrones, la que está en 12 grados, aquí se les quedó Gonzalo de Vigo, cansado de los trabajos, y de allí corrieron al Nordeste hasta que se pusieron en altura de 42 grados de la banda del Norte. Aquí hallaron grandes ballenas y mucha abundancia de ellas y muchas manadas de aves que demostraban estar cerca de tierra. En esta altura se les encomenzó a morir la gente, y abriendo uno para ver de qué morían, halláronle todo el cuerpo que parecía que todas las venas se le habían abierto y que toda la sangre se le había derramado por el cuerpo, por lo cual de ahí adelante al que adolecía sangrábanle pensando que la sangre los ahogaba y también se morían, dejábanlo de sangrar y no escapaba; así que el que una vez enfermaba como cosa sin remedio no le curaban. Algunos querían decir que esto era ponzoña echada de parte de los indios de Terrenate en cierto pozo donde éstos hicieron el aguada para su camino. Viéndose los nuestros tan pocos que casi no podían mear la nao, acordaron de arribar a Maluco, lo cual hicieron y llegaron a una de las islas de Ladrones, donde tomaron agua. Partidos de allí por el mes de octubre del mismo año llegaron a Maluco, entraron el puerto de Gilolo y cuando allí llegaron venían en la nave hasta catorce hombres, y los más dolientes.

En el transcurso de la desafortunada travesía, la *Trinidad* descubrió alguna de las islas Palaos y la isla de la Asunción al norte de las Marianas, y encontró finalmente otra isla «donde no había más que salvajes» (quizás Marcus Island), navegando hasta la altura de Hokkaido, la isla más septentrional del Japón. Sólo resta añadir algo sobre lo que se ha insistido mucho: al final de la terrible aventura, la mayor parte de la tripulación muere o desaparece en los siguientes cuatro años, de modo que sólo regresan a España tres de los expedicionarios: el capitán de la nave, Gonzalo Gómez de Espinosa, y dos de los cronistas de la expedición, el genovés León Pancaldo y el andaluz Ginés de Mafra.

EL VIAJE DE REGRESO DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO

La última parte del viaje de la nao *Victoria* adoleció de una acusada falta de testimonios directos, ya que tanto Ginés de Mafra como León Pancaldo decidieron embarcarse en la *Trinidad*, mientras que las noticias de Francisco Albo fueron tan escuetas como de costumbre y Antonio Pigafetta redujo al mínimo sus informaciones, probablemente por su vinculación con Magallanes y su desafección hacia Elcano.

Siguiendo a Albo, tenemos ciertas noticias ciertas del derrotero. Así, sabemos que tras la partida, el 21 de diciembre, la primera escala se hizo en la pequeña isla moluqueña de Mare, donde se recogió leña. Después se pasó por las islas ya conocidas de Motil, Machián y Bachián y las pequeñas islas meridionales de Quayoán, Laboán (Labuán), Latalata, Lumutola, Sulán,

Buró (Buru), Ambón y Bidia (o Gudia). Entrando ya en el año siguiente de 1522, la nao embocó las de Maluco (¿?) y Alicura y otras más (Liamán, Cisi, Aliquira, Bona, Ponón, Bera y Malúa), alcanzando más al sur, ya en el archipiélago de las Sonda, la gran isla de Timor («muy grande y muy poblada, y que tiene toda la isla sándalo muy bueno, y hay en ella muchas poblaciones»). Y de aquí se salió a la soledad del Índico Sur.

Por su parte, Pigafetta enumera todo un rosario de islas avistadas al paso, de algunas de las cuales comenta alguna característica que le parece notable: Cafí (donde «los hombres son pequeños como pigmeos»), Sulú (y otras varias de difícil identificación, «cuyos indígenas comen carne humana») y Buru la mayor del grupo, donde encontraron abundantes víveres («cerdos, cabras, gallinas, cañas de azúcar, nueces de coco, sagú, unos platos compuestos de bananas, a los que llaman canálí, y chicares, que aquí les llaman manga [es decir mango]»). Seguidamente, llegan a las Molucas meridionales, con las islas (notables por su posterior trayectoria en el suministro de especias a las naciones europeas) de Ambón (que será la principal cultivadora de clavo) y las Banda, de las que se hace una descripción algo más detallada:

A treinta y cinco leguas de Buru, en dirección al garbino, se encuentra la isla de Bandam, junto con otras doce. En seis de ellas se produce macis y nuez moscada: la mayor es Zoroboa, y las pequeñas, Chelicel, Samianampi, Pulac, Puluru y Rosoghin; las otras seis son Univeru, Pulan Baracan, Lailaca, Mamucan, Man y Meut. Cultivan sagú, arroz, cocoteros, bananeros y árboles frutales; están muy cerca unas de otras, y habitadas por moros que no tienen rey (...). Se hallaba algo lejos de nuestra ruta y por eso no fuimos a ella.

Sólo se debe añadir que, en efecto, las islas Banda se convertirán las grandes proveedoras de macis y nuez moscada con destino a Europa. Desde Buru Elcano alcanzó el mar de la Sonda, llegando al archipiélago de Solor y anclando el 10 de enero de 1522 en la isla de Malúa, donde permanecieron quince días. De allí partió el día 25 para la gran isla de Timor, confirmada como productora de sándalo («el sándalo blanco sólo se encuentra en esta isla»).

Pigafetta nos deja algunos datos de la estancia en la isla de Timor:

El sábado 25 partimos de Mallua o Malúa [hoy Alor] y después de navegar cinco leguas entre el mediodía y el garbino, llegamos a la gran isla de Timor. Fui a tierra para tratar con el jefe de la población, llamada Amaban, para obtener algunos víveres. Me ofreció búfalos, cerdos y cabras, pero al fijar las mercancías que daríamos a cambio no nos pusimos de acuerdo, porque él quería mucho y nosotros teníamos ya muy pocas cosas que dar. Acuciados por el hambre, tomamos la resolución de retener en el navío a otro jefe llamado Balibo, que de buena fe había subido a bordo. Le dijimos que si que si quería recobrar la libertad debía procurarnos seis búfalos, diez cerdos y otras tantas cabras; temiendo que le matásemos, ordenó inmediatamente que llevasen lo que pedíamos, y como no poseía más que cinco cabras y dos cerdos, nos dio siete búfalos en vez de seis; le enviamos libre a tierra, muy contento, porque le regalamos una tela, un paño indio de seda y algodón, varias hachas, cuchillos indios y europeos y unos espejos.

De la isla de Timor, la escuadra partió en la noche del 11 de febrero con rumbo a Poniente hacia la inmensidad del Índico Sur, un verdadero desierto acuático, como lo denota que en su travesía solamente se avistara una única isla, que además no se pudo abordar. Así lo cuenta Francisco Albo, con su sobriedad habitual:

A los 18 del dicho (marzo de 1522) tomé el sol en 49 grados y medio; tenía de declinación dos grados 55 minutos; el altura vino a ser 37 grados 55 minutos y el día fue martes; y tomando el

sol vimos una isla muy alta, y fuimos a ella para surgir y no pudimos tomarla, y amainamos y estuvimos al reparo hasta la mañana, y el viento fue Oeste, e hicimos otro bordo de la vuelta del Norte con los papahígos, y esto fue a los 19 del dicho, y no pudimos tomar el sol; estábamos con la isla Este-Oeste, y ella está en 38 grados de la parte del Sur, y parece que está deshabitada, y no tiene arboleda ninguna y boja obra de seis leguas.

La descripción es muy exacta. Se trata de la isla de Amsterdam, llamada así por el navegante holandés Van Niemen, aunque el descubrimiento hay que anotárselo a Elcano. Sigue despoblada, salvo la presencia de una comisión científica semipermanente ocupada en realizar estudios de ecología, meteorología y oceanografía, bajo administración francesa¹⁸.

De ahí, los expedicionarios siguieron su solitaria ruta hasta llegar a las costas orientales de África, donde discutieron la posibilidad de desembarcar en Mozambique, dado el estado de extrema necesidad en que se encontraban, tanto la nave como la tripulación, cosa que finalmente no hicieron, aunque las razones que da Pigafetta parecen más obedecer a la épica:

Algunos de nosotros, y sobre todo los enfermos, hubieron querido tomar tierra en Mozambique, donde hay un establecimiento portugués, porque el barco tenía vías 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 la que salarla, se pudrió. Sin embargo, la mayor parte de la tripulación, esclava más del honor que de la propia vida, decidimos esforzarnos en regresar a España cualesquiera que fuesen los peligros que tuviéramos que correr.

Del mismo modo, tardaron varios días en atreverse a cruzar el cabo de Buena Esperanza, cosa que no hicieron hasta el 6 de mayo:

Para doblar el Cabo de Buena Esperanza nos elevamos hasta los 42° de latitud S, y tuvimos que permanecer nueve semanas enfrente de este cabo, con las velas recogidas, a causa de los vientos de occidente y del mistral que tuvimos constantemente y que acabaron en una horrible tempestad. El Cabo de Buena Esperanza está a 34° y medio de latitud meridional, a mil seiscientas leguas del cabo de Malaca. Es el más grande y peligroso cabo conocido de la Tierra. (...) Finalmente, con la ayuda de Dios, doblamos el terrible Cabo, pero tuvimos que aproximarnos a él a una distancia de cinco leguas, sin lo cual nunca hubiéramos pasado.

Sin embargo, tras otros dos meses de navegación por el Atlántico (viendo como morían hasta veintiún hombres «cristianos e indios»), y sin ningún tipo de víveres, hubieron de desembarcar el 9 de julio en las islas de Cabo Verde, en el litoral occidental africano, concretamente en la de Santiago, la principal del grupo de las de sotavento y de todo el archipiélago. Aquí se desarrolló el último drama de una expedición plagada de desastres y que es bien conocido. Fue enviada a tierra una chalupa para comprar arroz y otros víveres al cargo de Martín Méndez, pero a la tercera vez fue identificada y retenida por los portugueses, por lo que Elcano, receloso de su tardanza, ordenó hacerse a la vela el día 14.

Con la tristeza de haber abandonado a trece hombres en tierra, la última singladura, aunque más dilatada de lo normal (casi otros dos meses) se realizó sin graves contratiempos. El 16 o 17 de agosto la nao Victoria cruza entre las islas más occidentales de las Azores, las de Fayal y Flores, cayendo el día 4 de septiembre sobre el cabo San Vicente, de donde arrumbaron a Sanlúcar de Barrameda. Y se así se puso fin a una travesía sin parangón. Leamos la carta escrita por Juan Sebastián Elcano el 6 de septiembre a bordo de la nao Victoria y enviada al emperador Carlos V: «Más sabrá V. M. de aquello que más debemos estimar y tener es que

¹⁸ COMELLAS (2012), p. 165.

hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo, que yendo para occidente hayamos regresado por el oriente».

Las islas estuvieron permanentemente presentes en la expedición de Magallanes y Elcano. Así, la Armada de la Especiería tenía como objetivo principal alcanzar las Islas Molucas (las ya famosas islas de la pimienta, el clavo y la nuez moscada), cruzando el continente americano, y establecer su situación en la demarcación castellana o portuguesa fijadas por el tratado de Tordesillas, con el añadido de la ocupación de las islas que pareciera oportuno. Para ello debieron cruzar el Estrecho de Magallanes, una estrecha franja marina jalonada de islas y ensenadas en cuya travesía se emplearon treinta y siete días de navegación.

Antes y después, los mayores incidentes dramáticos están también vinculados a las islas. En la isla Justicia fueron abandonados el oficial real Juan de Cartagena y el capellán Pedro Sánchez de Reina, después del triste motín de Cabo de San Julián, desarrollado a bordo de las naves. En la isla de Guam se produjo el primer encuentro sangriento entre los nativos y los expedicionarios, del cual quedó recuerdo no sólo en las crónicas, sino también en el primer apelativo de isla de los Ladrones. Del mismo modo, los enfrentamientos más trágicos se produjeron primero en la isla filipina de Mactán (donde Magallanes, luchando contra el cacique Cilapulapu, murió con ocho de los suyos) y, seguidamente, en la vecina isla de Cebú, donde la mayor parte de la oficialidad (hasta veintiocho hombres) fueron objeto de una mortal emboscada, lo que dejó muy diezmado al cuerpo expedicionario. Y en la última de las islas pisadas por los marineros supervivientes, la isla de Santiago, en el archipiélago de Cabo Verde, se produjo la detención de los trece marineros desembarcados en busca de víveres, lo que motivó la precipitada huida de la nao Victoria, que cruzando entre las islas azoreanas de Flores y Fayal llegó a su destino.

Antes de este desenlace, las islas sirvieron también de escalas para recuperarse de los reveses sufridos durante la navegación. Por un lado, la desorientación que siguió a los luctuosos sucesos de Cebú y Mactán, se vio aliviada por la buena acogida recibida, primero en las islas filipinas de Palawan, y luego en la gran isla indonesia de Borneo (en el sultanato de Brunei) y finalmente en la isla moluqueña de Tidore. La última etapa de Elcano en el Pacífico se desarrolló igualmente entre las islas de la Sonda con un punto final en la de Timor, último refugio antes de sumirse en las profundas soledades del Índico meridional.

Las islas, pues, desempeñando estos diferentes roles, fueron la referencia permanente de los expedicionarios que descubrieron muchas otras en su largo periplo. La vuelta al mundo fue esencialmente una aventura desarrollada entre el rosario de islas que jalonan los océanos Atlántico (principio y final: Tenerife y Cabo Verde) y Pacífico (Marianas, Filipinas, Molucas, Islas de la Sonda), más el desierto marítimo del Índico sur. Los cronistas hablan, por tanto, sobre todo de islas, y así quedó también reflejado en la cartografía. En suma, la primera circunnavegación (al igual que la primera globalización) tuvo en las islas un imprescindible punto de anclaje.

BIBLIOGRAFÍA

- AVONTO, L. (1992). *I compagni italiani di Magellano*. Montevideo: El Galeón.
- COMELLAS, J.L. (2012). *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Rialp.
- Congreso Internacional de Historia 'Primus circumdedisti me' (Valladolid 20-22 marzo 2018)*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- GIL FERNÁNDEZ, L. (1998). «Griegos en la expedición de Magallanes y Elcano (Addendum a Erytheia 18, 1997, 111-132), *Erytheia. Revista de estudios bizantinos y neogriegos*, núm. 19, pp. 75-77.

- GONZÁLEZ OCHOA, J. M. (2003). *Quién es quién en la América del Descubrimiento*. Madrid: Acento Editorial.
- HALL, D.G.E. (1968). *A History of Southeast Asia*. London: Macmillan (3ª ed.).
- JOYNE, T. (1992). *Magellan*. Camden (Maine): International Marine Publishing.
- MADRID GERONA, D. (2018). «El desembarco de la expedición de Magallanes en las Filipinas». *Congreso Internacional de Historia «Primus circumdedisti me». V Centenario de la primera vuelta al mundo*, pp. 207-224.
- MAFRA, G. de (1920). *Libro que trata del descubrimiento y principio del estrecho que se llama de Magallanes*. Ed. de Antonio Blázquez y Delgado-Aguilar. Madrid: Tipografía de Torrent y Compañía.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2011). «La multifuncionalidad de las islas en la primera mundialización. El prestigio de las islas». *Anuario del Centro de Estudios de História do Atlântico*, núm. 3, pp. 803-835.
- MATSUDA, M. (2001). *The Government of the Kingdom of Ryukyu, 1609-1872*. Hawaii: University of Hawaii.
- MAZÓN SERRANO, T. (2020). *Elcano. Viaje a la Historia*. Madrid: Encuentro.
- MAZÓN SERRANO, T. (2021). «Martín Méndez: De compañero de Elcano a enemigo de Caboto». *Andalucía en la Historia*, núm. 73, pp. 54-57.
- MAZÓN SERRANO, T. (2022). *Espinosa, el último capitán de la vuelta al mundo*. Madrid: Encuentro.
- MORALES, L. de y LE GOBIEN, C. (2013). *Historia de las Islas Marianas*. Edición de Alexandre Coello de la Rosa. Madrid: Polifemo.
- NOBERASCO, F. (1929). *Un compagno di Magellano, Leon Pancaldo, savonese*. Savona: Tipografía Savonese.
- OKAMOTO, H. (2008). «Política externa y comercio marítimo en el temprano periodo Ming. Centrándose en el Reino de Ryukyu», *Acta Asiatica*, vol. 95.
- REID, A. (1993). *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680, vol. 2. Expansion and Crisis*. New Haven: University of Yale Press.
- SAUNDERS, G. E. (2002). *A history of Brunei*. London: Routledge.
- TARLING, N. (2000). *The Cambridge History of Southeast Asia. 1. From Early Times to c. 1800*. Cambridge: Cambridge University Press (3rd ed.).
- TORIBIO MEDINA, J. (1908). *Algunas noticias de León Pancaldo*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana.
- VARELA, C. (2018). «Los cronistas del viaje de Magallanes y Elcano». *Congreso Internacional de Historia «Primus circumdedisti me». V Centenario de la primera vuelta al mundo*, pp. 259-270.
- VARELA, C. (2019). «Los cronistas. Diarios, cartas, relaciones y declaraciones». *Andalucía en la Historia*, núm. 63, pp. 42-44.

