

AYAMONTE EN LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO.

Luis Navarro Modet
Licenciado en Geografía e Historia.
Universidad de Huelva

ANTECEDENTES:

De los importantes acontecimientos realizados por la humanidad a lo largo de toda nuestra historia, la Primera Vuelta al Mundo es, bajo mi punto de vista, uno de los que más importancia y relevancia merece. Recordemos que nos encontramos a principios del siglo XVI, una época en la que la navegación era fundamentalmente una aventura, aventura incierta y peligrosa, los medios materiales eran los que eran, y las rutas marinas estaban aún por descubrir y conocer. Se han descubierto nuevos territorios en el Mundo: los portugueses han alcanzado la parte Este de Asia, circunnavegando el Cabo de Buena Esperanza, por otro lado, los españoles han llegado a las costas de lo que hoy conocemos como América, pero que en un principio se creía que era Asia, la India. Nuevas tierras y más riquezas.

Ya en la Edad Media, (aunque sobre todo en la Edad Moderna), además del oro y la plata, estaban muy cotizados unos productos procedentes de Oriente denominados “Especias” y que eran: clavo, canela, nuez moscada, pimienta y cardamomo. (1). De todas, la pimienta era la especia más cara; el uso de la Canela de Ceilán era un símbolo de “status” para la alta sociedad; de la Nuez Moscada podemos decir que su precio incrementó mucho en el siglo XVII, cuando los médicos de Londres afirmaron que era el único remedio contra la Peste.

En el siglo XV la Ruta de las Especias era una ruta conocida y compartida.

China compraba el clavo y la nuez moscada y la vendía en los puertos de las Islas Molucas, desde allí mercaderes musulmanes las trasladaban a la India, añadiendo la canela, la pimienta y el clavo. En los puertos orientales de la India se vendían y eran transportadas a las costas del Mediterráneo, por el Golfo Pérsico o por el norte de África y desde estos, por mercaderes italianos (genoveses, venecianos o pisanos), llegaban a la Europa Cristiana.

Quién primero relató el comercio de la seda y las especias fue Marco Polo (1254-1324) que junto a su padre y su tío establecieron una ruta a través de Asia; ruta muy arriesgada, pues además de la distancia y el modo de transporte, se juntaba el tener que atravesar territorios hostiles y, los ya de por sí, difíciles caminos. Esta ruta se vio interrumpida a partir de 1453 con la caída de Constantinopla.

Durante el reinado de Juan I de Portugal cuando su hijo Enrique “el Navegante” inicia una serie de expediciones que le llevará a descubrir las islas Madeiras (1418) y un poco después las Azores (1427). Con el reinado de Alfonso V de Avis (1432-1481) los portugueses van conquistando la costa atlántica de África, posteriormente (1487) consiguen descubrir el paso que unía el Atlántico y el Índico, el Cabo de Buena Esperanza. Siendo, por fin, en el año 1497 cuando Vasco de Gama consigue arribar a las costas de la India, Islas Molucas y China.

Paralelamente en Castilla, sobre 1402, Bethencourt y de la Salle inician la conquista de las Islas Canarias, conquista denominada de señorío, pues eran patrocinada por particulares y no por la corona. Si bien, se prestaba juramento de vasallaje a los monarcas. Al mismo tiempo Castilla está envuelta en una guerra civil por la sucesión de Enrique IV, entre Isabel y Juana, venciendo la primera.

Portugal y Castilla compiten por el dominio de este Nuevo Mundo y esta contienda cristaliza en una bula papal en la que se reserva a los portugueses las tierras conquistadas más allá del cabo Bojador (costa del Sahara norte) así como la exclusividad de los descubrimientos del Atlántico.

Nos encontramos ante el primer problema: las Islas Canarias ocupadas por Castilla están situadas en las tierras reservadas para los portugueses en la bula papal antes mencionada. Para solucionar este problema las coronas Lusa y Castellana firman el Tratado de Alcáçovas (1479) por el que ambos reinos se reparten el océano y sus territorios limítrofes, pero el problema se agrava con el viaje de C. Colón y el descubrimiento de América. Para tratar de solucionarlo el papa Alejandro VI (Borgia) emite unas bulas llamadas “Inter

Caetena" (1493), en las que se reconocía el derecho de los castellanos a las nuevas tierras conquistadas. (2).



Planifario de Domingos Teixeira, 1573. Bibliothèque National de France.

Persistiendo el conflicto entre ambos países y con el objeto de paliar el mismo se firma el Tratado de Tordesillas (1494) en el que esquemáticamente se dividen el nuevo orbe, fundamentalmente los grandes océanos. El Mundo queda dividido por un Meridiano trazado a 370 millas al oeste de una de las islas de Cabo Verde, todo lo que se encuentre a su lado Este pertenece a Portugal, y lo que esté a su lado Oeste a Castilla, (se exceptúa Canarias), naturalmente en el lejano oriente es al revés, pero persisten las dudas sobre las mediciones y por tanto sobre el dominio de las distintas tierras descubiertas. (3).



Fascímil del primer folio del Tratado de Tordesillas.

Tenemos al Mundo marítimo dividido en dos partes: Lisboa, capital europea de las especias, y Sevilla, capital del comercio con las Indias Occidentales. (4). El conflicto, era fundamentalmente un problema económico: una sola nave cargada de oro y plata o de especias era suficiente para pagar

la expedición y un gran incremento en el patrimonio de su patrocinador.



Universalis Cosmographia. 1507. Martín Waldseemüller. Library of Congress. EE.UU.

PREPARATIVOS:

En el año de gracia de 1513 Vasco Núñez de Balboa “avistó una enorme extensión de aguas” tomó posesión de ellas en nombre de la Corona Castellana y las denominó “Mar del Zur”, también conocido como Mar de Balboa. Demostrando que las tierras descubiertas por C. Colón no eran las Indias Occidentales sino un nuevo territorio. Se crea la necesidad de encontrar un paso marítimo que una los dos océanos, para poder llegar navegando a las Islas de las Especies. (Lo que era el objeto del viaje de C.Colón).



Jodocus Hondius, 1640

Los portugueses Fernando de Magallanes, marino que ya había viajado por la islas del lejano oriente, y Rui Faleiro, cartógrafo, estudian la idea de descubrir un paso navegable que una los dos océanos (Atlántico y Pacífico) en las nuevas tierras. Este proyecto es presentado al monarca portugués Manuel I, quién lo rechaza, fundamentalmente porque el monarca luso tiene informes desfavorables sobre el marino portugués, (posiblemente sobre negocios ilegales). Tras este primer intento se dirigen a Sevilla (1517) y proponen esta expedición al factor de la Casa de Contratación Juan de Aranda. El rey hispano Carlos I, se interesa personalmente, tanto que incluso patrocinará la aventura en un 65% de su coste, siendo el resto del montante económico por cuenta del comerciante burgalés residente en Sevilla: Cristóbal Haro. El rey nombra a los dos portugueses Almirantes para que partan a las Islas de las Especias y en agosto del mismo año los nombra Comendadores de la Orden de Santiago.

En marzo de 1518 el monarca dicta en Valladolid unas Capitulaciones, "Encomiendas de Valladolid", por las que el monarca establece las normas para seguir en el viaje:

- Concede para ellos el 5% de beneficios de las mercaderías procedentes de las islas por el tiempo de diez años.
- No fondear en territorio portugués.
- No maltratar a los indígenas.
- Prohibido el desembarque de los jefes.
- No llevar como tripulantes a más de 5 portugueses por nave.

Cuando el monarca portugués tiene conocimiento de que el proyecto se pone en marcha trata de paralizarlo y manda espías a Sevilla para impedir su consecución, tratando, incluso, de matar a los impulsores, tan es así que se les debe poner guardaespaldas.

La preparación de la expedición da más problemas de los esperados:

- A pesar de la financiación de la Corona los fondos no llegan con prontitud y hay que reclamarlos insistentemente. (5).

- Es sabido por todos que es un viaje a lo desconocido, por lo tanto se convierte en peligroso, además existe una desconfianza sobre los portugueses en general, (por los conflictos antes mencionados), y no es fácil encontrar a la tripulación necesaria.

La expedición, proyectada en un principio con cinco naves y 250

hombres, se realiza finalmente con 4 naos: Trinidad, San Antonio, Victoria, Concepción y la carabela Santiago. En cuanto al número de hombres es donde se centra el gran problema, al que se suma, además, el carácter difícil, (por decirlo de alguna forma), de Magallanes que lleva a que Rui Faleiro desista del viaje.

Inicialmente se trata de conseguir una tripulación de 250 hombres pero al no encontrar ese número de marineros se admitieron extranjeros. Dada la competencia entre portugueses y castellanos por el dominio marítimo, la participación de estos se limitó a 5 hombres por embarcación. Lo que en la práctica no se llevó a rajatabla, ya que algunos portugueses se enrolaron como españoles, como el caso de Luis Alonso de Goes, que era portugués pero vecino de Ayamonte. (Este hecho ocasionó muchos problemas para que ellos o sus herederos llegaran a cobrar). Al final fueron enrolados 239 hombres; en Tenerife se sumaron 3 nuevos, (que embarcaron 2 en la nave Santiago y 1 en la nave Concepción). (6).

Para la captación de los hombres se enviaron a distintas personas para anunciar el viaje y pagar por adelantado 4 meses; el designado para esta misión en la zona de Ayamonte, Lepe y La Redondela fue nuestro paisano Antón Hernández Colmenero. (7).

Hay que señalar que los pilotos de las naos, fueron pilotos obligados de la Casa de Contratación de Sevilla; como también fue obligado el piloto Juan Sebastián Elcano, que había tenido problemas financieros en Vascongadas y vendió su embarcación a unos italianos, lo que en la época era un delito.

Para el viaje, los barcos son pertrechados con aparejos, lanchas, velas, etc. Se abastecen para dos años de alimentos tales como:

- 10.000 Kg. de galletas de mar.
- 200 botas de sardinas.
- 250 barriles de vino.
- Ajos, arenques, higos, judías, lentejas, arroz, harina, queso, miel, vinagre.
- Incluso siete vacas vivas.
- Y para los jefes exclusivamente carne de membrillo.

Asimismo se embarcaron gran cantidad de mercaderías con el objeto de que sirviesen de trueque con los indígenas a cambio de especias y alimentos. (telas, bonetes, cuchillos, espejos, cuadernillos de papel). Las naves disponían de una despensa particular para oficiales y otra común para

los productos de alimentación y las bolsas o cajas de la tripulación, en la que guardaban, además de sus enseres, mercaderías para su propio negocio. Los sueldos establecidos para la tripulación eran los siguientes:

Cargos o empleos	Sueldo mensual en maravedíes
Maestres y pilotos	3.000 mrs.
Contramaestres	2.000 mrs.
Jefe lombarderos	1.850 mrs.
Toneleros, intérpretes, capellán y lombardero.	1.500 mrs.
Carpinteros y calafates.	1.350 mrs.
Dispenseros, marineros, barberos y ballesteros	1.200 mrs.
Sobresalientes	1.000 mrs.
Grumetes y criados.	800 mrs.
Pajes	500 mrs.

A toda la tripulación se le adelantaron 4 meses de pago, como “alivio” para dejar a la familia y para que pudiesen adquirir mercaderías.

Finalmente el presupuesto de la expedición ascendió a 8.346.379 maravedies. (8), lo que equivale a 1.654.946€ actuales.

Se compran cinco naves y sus pertrechos: cuatro naos y una carabela castellana. (9).

Los Buques que se compraron para la aventura fueron:

Trinidad, buque capitán, con una capacidad de 110 toneles castellanos, (10), unas 132 toneladas, con 62 hombres a bordo, entre ellos los ayamontinos Antón Hernández Colmenero, marinero; el sobresaliente Luis Alonso de Goes, de origen portugués y vecino de Ayamonte, y el grumete Francisco de Ayamonte. Al mando de la misma el propio Fernando de Magallanes. El piloto era el también portugués Esteban Gómez. Su precio fue de 270.000 maravedies. Fue hundida por los portugueses en las Molucas, que además incautaron su carga de clavo. Antes había sido reparada en varias ocasiones para tratar de volver a España descruzando el Pacífico.

San Antonio, o San Antón, con una capacidad de 120 toneles que equivalen a 144 toneladas, era la nave de mayor capacidad, con una tripulación de 57 hombres bajo el mando de Juan de Cartagena (Burgos),

que además tenía la misión de “veedor” del monarca, (encargado por este de vigilar y controlar todas las acciones durante la travesía), los pilotos fueron Andrés de San Martín (Sevilla) y Juan Rodríguez de Maíra (Palos), entre los marineros constaba el rol del ayamontino Antonio Hernández (no confundir con el tripulante de la Trinidad), con el cargo de intérprete. Su coste fue de 330.000 maravedies.

Victoria, nao con una capacidad para desplazar 120 toneles, equivalentes a 180 toneladas, con 45 hombres a bordo, uno de ellos el ayamontino Lorenzo Martín de Ayamonte, capitaneados por Luis de Mendoza (Granada) y pilotándola Vasco Gallego (Portugal), su coste fue de 300.000 maravedies. Siendo la única embarcación que finalizó la expedición llegando a Sevilla el 8 de septiembre de 1522.

Concepción, buque de 90 toneles castellanos que equivalen a unas 108 toneladas, su precio fue 228.750 maravedies, con un total de 44 hombres bajo el mando del capitán Gaspar de Quesada, el piloto era el portugués Juan López Caravallo y cuyo maestro fue Juan Sebastián Elcano. Quemada por los propios españoles, que tras la muerte de Magallanes (1521) y el asesinato del nuevo capitán general Duarte Barbosa y 30 de sus hombres, se quedaron con una tripulación diezmada.

Santiago, fue la única carabela castellana de la expedición, la de menor tamaño y capacidad, sólo 75 toneles que puede equivaler a 90 toneladas, su precio fue de 187.500 maravedies y su tripulación la componían 31 hombres todos ellos capitaneados por Juan Rodríguez Serrano (Fregenal de la Sierra) que a su vez hacía las funciones de piloto. En mayo de 1520 cuando la expedición invernaba en San Julián, (Argentina), en una navegación de exploración se vio envuelta en un temporal que arrojó a la nave contra los acantilados de la costa, naufragando; salvándose toda la tripulación a excepción de 1 hombre. Los supervivientes fueron recogidos y distribuidos entre las otras naves.

EL VIAJE:

Distintos autores e incluso políticos discuten del lugar de inicio de esta fabulosa aventura, algunos lo fijan en Sanlúcar de Barrameda, otros, como yo mismo, defendemos que la expedición partió de Sevilla el 10 de agosto de 1519, si bien es cierto que las naves estuvieron atracadas en la población gaditana 39 días, período que aprovechó Magallanes para otorgar testamento en Sevilla (21 de agosto de 1519).

Existe un documento básico para discernir esta cuestión y este es el libro

escrito por Antonio Pigaffeta (sobresaliente italiano al servicio de Magallanes) en el que describe toda la odisea, destacando que este autor italiano participó directamente en la aventura, ya que fue uno de los tripulantes que surcaron los mares e incluso añadir que fue uno de los 18 hombres que lograron finalizar este periplo.

“El día 10 de agosto de 1519, día de san Lorenzo, encontrándose la escuadra abastecida de todo lo necesario para el mar, además de sus tripulantes, nos aprestamos de buena mañana a salir del puerto de Sevilla”. (PIGAFETTA, Antonio: Relación del primer viaje alrededor del mundo, 1519-1522).

Creo que queda claro que partieron de Sevilla, y que estaban perfectamente pertrechados para la mar y con toda la tripulación, incluso nos dice que salieron por la mañana. No sé el por qué estuvieron en Sanlúcar de Barrameda 39 días, lo que sí sé y existe constancia, es que en ese tiempo Fernando de Magallanes volvió a Sevilla para otorgar testamento.

Seguidamente transcribo la bitácora del viaje, finalizando con una referencia a los ayamontinos que participaron en la aventura y en relación con estos trataré los acontecimientos ocurridos y en los que participaron directa o indirectamente:

El 10 de agosto de 1519, tras una misa en la iglesia de santa María de la Victoria de Triana, en la que Fernando de Magallanes jura servir a Carlos I, las cinco naves con sus 239 tripulantes zarpan del muelle de las Muelas de Sevilla.

Durante dos días de una tranquila navegación por el río Guadalquivir, la flota llega a Sanlúcar de Barrameda, en la que permanecerán 39 días, días que aprovechan para asistir a misa y comulgar, poniendo rumbo el 20 de septiembre hacia las Canarias a la que arriban 6 días después.

En Tenerife se repone carne, agua y leña, se enrolan a 3 hombres y el día 3 de octubre se pone rumbo al sur, hacía el golfo de Guinea. Ya en las Canarias surgen los primeros problemas entre Magallanes y los diferentes capitanes: estos exigen al capitán general que, en cumplimiento de las Encomiendas de Valladolid, consulte con ellos sobre el derrotero a seguir, este se niega y manifiesta:

“Y no le pidiesen más cuentas”, (PIGAFETTA, Antonio: Relación del primer viaje alrededor del mundo, 1519-1522).

A los 3 días de navegación se produce un incidente: el capitán de la nao San Antonio, Juan de Cartagena, no lo saluda, según Magallanes, respetuosamente y lo coge por el pecho, lo arresta y le pone “pies en cepo”. El incidente es de gravedad pues el arrestado era el veedor del rey. Se nombran nuevos capitán y piloto de la nave, a Jerónimo Guerra y al portugués Esteban Gómez, respectivamente.

Navegando por el Atlántico superadas las Islas de Cabo Verde, se traspasa el Ecuador y se cambia de estrella guía, la Estrella del Sur, en lugar de la hasta ahora Estrella Polar, y llegando a la altura del golfo de Guinea, se cambia el rumbo norte-sur por el de este-oeste.

Finalizando noviembre, el día 29, (un total de 58 días transoceánicos) se arriba al cabo de san Agustín, actualmente Pernambuco, en Brasil, se recogen frutas y agua.



Mapa de la ruta seguida en la primera vuelta al mundo

Pocos días después, el día 13 de diciembre, llegan a una bahía que denominarán Santa Lucía (la actual Río de Janeiro) donde pasaran dos semanas, reparando alguna de las naves y se hacen las primeras transacciones económicas. Es en este parón cuando se produce la primera muerte de la travesía. (11).

Llegados al año nuevo, el 10 de enero se consigue navegar por el “Mar Dulce” (Río de la Plata); las naves Victoria y San Antonio son varadas en la playa para ser carenados sus fondos. Continúan navegando costeano, recogiendo con los botes alimentos, como lobos marinos y pingüinos

Y será el 31 de enero de 1520 cuando se decide invernar en la bahía de San Julián, en la que permanecerán hasta el 21 de agosto y donde ocurrirán hechos importantes: al día siguiente de fondear en San Julián, Magallanes cita a los capitanes a una misa en la playa y a una posterior comida abordo de la Trinidad pero sólo acude Álvaro de Mezquita, al mismo tiempo tanto Quesada y Cartagena ponen en marcha un amotinamiento.

De la nave Concepción parte un bote con 30 hombres armados y asaltan a la nao Victoria, apresan a Mezquita (capitán) y “le echaron unos grillos y es encerrado en la cámara debajo de la cubierta dejando un hombre en la puerta” (PIGAFETTA, Antonio: Relación del primer viaje alrededor del mundo, 1519-1522). El maestre de la Victoria (Elorriaga) da la voz de alarma a su tripulación y es en ese momento cuando es apuñalado por Quesada y se lo llevan a la Concepción, y Juan Sebastián Elcano se hace cargo como capitán de la nao Victoria.

A esta rebelión se oponen tres tripulantes de la Victoria: Gonzalo Rodríguez, Diego Díaz y el ayamontino Antonio Hernández. (12).



Motín de San Julián

Los amotinados se han hechos con 3 de las 5 naves y requieren a Magallanes para que cumpla las ordenanzas reales. Magallanes manda una carta a los sublevados a través del aguacil de la Trinidad, Gómez de Espinosa acompañado de 6 hombres. Mendoza, el capitán, lee la misiva pero en ese instante es apuñalado y muerto. Al mismo tiempo un bote con 15 hombres al mando de Duarte de Barbosa abordan y toman la nave. Magallanes se ha hecho con tres naves y entonces bloquea la bahía y los rebeldes se rinden.

El día 7 de abril, Magallanes manda descuartizar el cadáver de Mendoza. Se condena a muerte a Quesada, que una vez ejecutado es también descuartizado. Tanto a Juan de Cartagena y al clérigo Sánchez de Reina se les condena a dejar la expedición y son abandonados en tierra sin alimentos y sin armas.

Ante la posibilidad de hacer fracasar la expedición, al resto de sublevados, unos 40, los perdona, si bien a Andrés de San Martín (piloto de la nao San Antonio) y a Hernando de Montejo les hizo “dar tratos de cuerdas”, es decir fueron azotados. Seguidamente hay unos cambios en el mando de las naves (todos ellos portugueses):

- Capitán de las San Antonio: Álvaro de Mezquita
- Capitán de la Victoria: Duarte Barbosa
- Piloto de la San Antonio: Esteban Gómes.
- Piloto de la Victoria: Luis Alonso de Goes, (portugués enrolado como ayamontino).

En el mes de mayo, sobre el día 21, se manda explorar a la nave Santiago y llegados a una bahía que llaman Santa Cruz, unos fuertes vientos arrojan a la nave sobre la costa, destrozándola y haciéndola zozobrar, los marineros nadan hasta la orilla y se salvan todos a excepción del esclavo Juan “el negro” que se ahoga. Deciden mandar 2 hombres para dar noticias al grueso de la expedición, llegados a ella Magallanes envía a 7 hombres con alimentos y recogen a los naufragos.

Magallanes decide poner rumbo sur y el 21 de agosto parten de San Julián, el día 24 del mismo mes, llegan al puerto de Santa Cruz y dado el mal tiempo existente decide prolongar la invernada hasta el 20 de octubre.

Finalizada la parada por el mal tiempo se pone rumbo sur y el día 21 de octubre la flota llega a un cabo que denominarán de “las cien mil vírgenes” (el día 21 de octubre se celebra el día de las once mil vírgenes), en este punto la armada penetra en una bahía (Posesión) en la que anclan. Se ordena que las naves San Antonio y la Concepción efectúen una avanzadilla para explorar el terreno y tras una espera intranquila y después de 2 días regresan y comentan que “la navegación es difícil y enrevesada, que deben traspasar dos estrechos pasos que llaman Primera y Segunda Angostura para llegar a una especie de inmenso lago”. Magallanes, a pesar de la contraria opinión del resto de capitanes, decide internarse en esas aguas en busca de una salida al Mar del Sur. Navegando tras la Segunda Angostura, las naves investigan todas las desembocaduras y bahías que encuentran, es en ese momento

cuando el piloto de la nave San Antonio, Esteban Gómez se rebela, apresa al capitán Álvaro de Mezquita y decide abandonar la expedición poniendo rumbo a Castilla. (Serán 55 hombres los que llegarán a Sevilla el 8 de mayo de 1521, entre ellos el ayamontino Antonio Hernández). (13). Esta deserción causa un enorme perjuicio a la flota ya que la nave San Antonio es la que transportaba la mayor parte de los víveres.

La Casa de la Contratación inicia una investigación sobre la deserción, se apresa al capitán y al piloto, mientras que a la marinería se les deja en libertad pero no se les pagarán sus emolumentos, al menos hasta que regrese la armada. Mientras en la otra parte del mundo Magallanes persiste en su afán de encontrar el deseado paso entre los dos mares.



Atlas Universal de Fernão Dourado, 1571.

Transcurrirán 38 días y 39 noches para que Magallanes y sus hombres atraviesen los 570 kilómetros que tiene el, desde entonces llamado, estrecho de Magallanes. Se había conseguido el primer objetivo de la expedición: encontrar un paso marítimo que uniera los dos océanos, Atlántico y Mar del Sur, (28 de noviembre de 1520); sólo faltaba poder llegar a las islas Molucas para que la aventura fuese rentable económicamente. Al cabo que separa el estrecho del mar océano se le pone el nombre de “Deseado”.



Descubrimiento del estrecho de Magallanes. Sir Oswald Walters Brierly

Navegan durante 3 meses por las tranquilas aguas de este nuevo océano que llamarán, por la tranquilidad de sus aguas, Pacífico. Pero la mansedumbre de sus aguas no sirven para paliar la falta de alimentos. Navegan rumbo norte hasta mediar el Ecuador donde se cambia de rumbo por uno este-oeste. La situación es tan desesperada que se llegan a comer el cuero de las correas y a subastar las ratas. (14). Mueren 19 hombres y otros 25 caen muy enfermos.

Será a finales del mes de enero de 1521 cuando avistan unas islas, (actualmente el atolón de Pukapuka en la Polinesia francesa), pero en ellas no encuentran ni alimentos ni agua. A pesar de la desesperación, no pierden el sentido del humor, y denominan a la isla como “Desafortunada”.

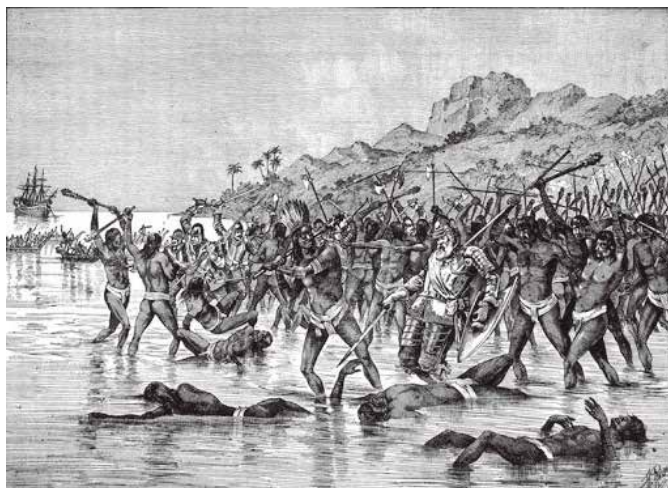
Transcurría el mes de marzo de 1521, concretamente el día 17, cuando el grumete Lope Navarro avista tierra a la que arriban 2 días después, pero cuando se adentran en una bahía aparecen muchas canoas con indígenas que tratan de robar, llegando a sustraer un bote. Magallanes huye hacia el mar (a la isla la denominan “Isla de los Ladrones”, tiempo después los jesuitas le cambiaran el nombre por el de Islas Marianas); y al día siguiente vuelve, desembarca con 40 hombres y ataca al poblado, quemándolo y matando a 7 de sus habitantes, recogen agua y alimentos y vuelven a navegar.

Continúan navegando y 10 días después llegan a la Isla de San Lorenzo (posteriormente Legazpi y Ordaneta le llamarán Filipinas), navegan de nuevo, esta vez guiados por nativos y el 7 de abril fondean en la bahía de la isla de Cebú.



Novae Insulae XVI. Sebastián Münster, 1540

En la Isla de Cebú los expedicionarios son muy bien recibidos, hay un amplio intercambio de regalos, Humabon el cacique de la isla presta vasallaje al rey Carlos I, e incluso abrazan el cristianismo. Este pueblo estaba en guerra con el cacique vecino, Tola de Mactán, y Magallanes, que estaba tan contento por la acogida, e incumpliendo las ordenanzas dadas por el rey para este viaje: no desembarcar, se dirige con 47 de sus hombres a la isla vecina para luchar en nombre de Humabon, para sorpresa de los europeos son recibidos por más de mil hombres con flechas y lanzas y consiguen expulsar a los invasores, con la fatalidad de que mueren 8 atacantes, entre ellos el propio Fernando de Magallanes (27 de abril).



Grabado. Muerte de Fernando de Magallanes en la batalla de Mactán.

Cuando regresan a la isla de Cebú, la noticia causa una gran consternación entre los expedicionarios y los indígenas son menos respetuosos con ellos. Hay que nombrar un nuevo capitán general, escogiéndose a Duarte Barbosa. Es entonces (1 de mayo), cuando el cacique de la isla invita al nuevo Capitán General y a 30 de sus hombres a una cena en la que son envenenados y muertos. El resto de la expedición es advertida del peligro por un marinero que había logrado salvarse de la matanza y ponen rumbo al mar, (dejando, por cierto en la isla al compañero que les había advertido; hoy lo llamaríamos daño colateral o “putada”, simplemente). Entre los asesinados se encontraba un vecino de Ayamonte Luis Alonso de Goes.

Llegan a la Isla de Bohol donde eligen al nuevo Capitán General: Juan Sebastián Elcano; y se decide quemar la nave Concepción al haberse reducido el número de sus tripulantes a 115 hombres tras los últimos acontecimientos.

Navegan y comercian por diversas islas: Borneo, Mindanao, Sarangani y por el mar de Sulú y el de las Célebes.

Por fin, el 8 de noviembre, llegan a Tidore, (Molucas), donde son recibidos con muchas atenciones y ayudas; el sultán Almanzor jura vasallaje a Carlos I y comienzan las negociaciones comerciales en la que participan los reyezuelos de islas vecinas. Cuando cargaban las dos naves supervivientes con clavo, un portugués asentado en aquellos lares, Pedro Alonso de Losada, advierte a los españoles de que el rey portugués ha enviado una flota de siete barcos para apresarlos.

Encontrándose en plenas operaciones comerciales, la expedición debe huir, (la nave Trinidad se encuentra averiada), los capitanes de las naves deciden que el buque averiado será reparado y pondrá rumbo a Nueva España a través del Pacífico, mientras que la Victoria intentará regresar a Castilla surcando el Atlántico, a pesar del inminente peligro luso. (15).

La nave Trinidad capitaneada por Gonzalo Gómez de Espinosa y 53 hombres (y donde se encuentra un ayamontino), tarda 3 meses en estar reparada, inicia la navegación el día 6 de abril de 1522, descargando previamente la mercancía (clavo), depositándola en un almacén construido ex profeso, y dejando una guarnición de cuatro hombres bajo el mando de Juan Campos. (Estos hombres son apesados por los portugueses pero huyen en una pequeña embarcación desconociéndose la suerte de los mismos). Después de 3 meses de penosa travesía en la que fallecen 30 hombres, la nave Trinidad sin haber conseguido una ruta que le devuelvan a Nueva España regresa a Tidore donde son apesados por los portugueses (el 6 de

abril de 1522) y sus hombres condenados a trabajos forzados, entre estos desdichados tripulantes se encontraba el ayamontino Francisco de Ayamonte, quién consigue huir en un junco, sabiéndose que se enroló en un barco portugués y que murió en 1524. La maltrecha nave Trinidad es hundida por los portugueses. Del resto de apresados quedan sólo 5 hombres, que algún tiempo después serán entregados a España, vía Lisboa.

Elcano al frente de la nave Victoria, con 47 tripulantes (dos de ellos, ayamontinos) y 13 indígenas, cargada de 1.500 quintales de clavo eleva anclas y pone rumbo al Océano Índico por la ruta del norte, (11 de febrero de 1522). La nave estaba sobrecargada y con escasez de alimentos, pero saben que no podrán conseguirlo en territorio portugués, es decir por toda la costa atlántica de África.

Tras 10 días de navegación desertan 2 hombres en la isla de Timor: Bartolomé Saldaña y el ayamontino Lorenzo Martín, huyen por la noche para librarse de un castigo al que serían sometidos al día siguiente por una reyerta en la nave. Son apresados por los portugueses que los someten a torturas para tener noticias de la situación de los españoles, entre los días 28 de marzo y el 4 de abril (Archivo Histórico de Portugal, se conserva una copia en el Archivo General de Indias).

Entre el 9 de marzo y el 6 de mayo consiguen sobrepasar el cabo de Buena Esperanza, usando un rumbo muy al sur para no ser avistados por los lusos. Ya en mayo consiguen navegar rumbo norte por el Atlántico, pasan muchas penurias de hambre y sed, muriendo 20 hombres a causa del escorbuto, llegando a una situación límite que les hace fondear el 9 de julio en una de las islas de Cabo Verde.

Con una chalupa, 13 hombres desembarcan para conseguir alimentos y agua engañando a los lugareños diciéndoles que provenían de América (Un acuerdo hispano portugués permitía el ataque de los barcos castellanos en las islas si venían o iban a América), pero al tercer viaje a tierra son descubiertos en su engaño y los 13 tripulantes son apresados, desde las naves Elcano aprecia como 3 barcos portuguesas se aprestan a salir para detenerlos y ante tal situación leva anclas y pone rumbo norte; Elcano pensando que los portugueses creerán que navegan hacia Canarias él no lo hace y pone rumbo a las Azores, cuando el 4 de septiembre varía el rumbo y pone proa al cabo San Vicente, consiguiendo llegar a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre, en esta población andaluza se les hace entrega de alimentos pero no desembarca ningún hombre, Elcano envía una carta al monarca resumiendo la odisea, y seguidamente navegan por el Guadalquivir con destino a Sevilla a la que

Llegan el 8 de septiembre de 1522. Todos van a dar gracias en la Iglesia de la Victoria, (dicha imagen de la Virgen de la Victoria se conserva actualmente en la parroquia de Santa Ana de Triana).



Carta de Elcano a Carlos I del 6 de septiembre de 1522 desde Sanlúcar de Barrameda. Los mapas y la primera vuelta al mundo. Servicio de Documentación Geográfica y Biblioteca. Instituto Geográfico Nacional

Llegaron 18 hombres y 10 indígenas, entre ellos el ayamontino Antonio Hernández Colmenero, que fueron recibidos por las autoridades de la Casa de la Contratación, Tanto Elcano como Pigafetta fueron vestidos adecuadamente y llevados ante Carlos I en Valladolid para dar cuenta del viaje.



Regreso de Elcano a Sevilla. Cuadro de Elías Salaverría Inchaurrendieta. 1919. Museo Naval de Madrid.

Elcano solicita al Rey ser admitido en la Orden de Santiago pero no le es concedido, sin embargo se le asigna una renta vitalicia de 500 escudos. Días después Carlos I recibe a Pigafetta quién hace entrega de sus escritos y denuncia a Juan Sebastián Elcano por los sucesos de San Julián. El italiano traiciona al rey y tras su visita, en la que se le ha solicitado secreto sobre lo sucedido, se entrevista con el rey portugués y el francés poniéndoles al día sobre la gesta, termina sus días sirviendo a un prelado italiano. La Casa de la Contratación inicia una investigación sobre los hechos acaecidos y decide absolver a Elcano.

Esta gesta fue un éxito a pesar de perderse 3 naves y más de 150 hombres. Con el cargamento de especias se pagaron todos los gastos de la expedición y hubo beneficios para sus patrocinadores, el propio monarca y Cristóbal Hoyos. Se consiguió que años después se fletasen otras expediciones, entre ellas, una 2 años después en la que figuraba el mismo Elcano, muriendo en el Pacífico por enfermedad.

Muy interesante fue también el éxito desde el punto de vista científico, ya que se aportó una gran cantidad de documentación, noticias y mapas sobre el viaje, incluso se sumó una gran cantidad de palabras y sus traducciones al castellano de las leguas de los indígenas.

Hay que destacar que además de los 18 hombres que arribaron a Sevilla a bordo de la nao Victoria, son devueltos por los portugueses los 13 apresados en cabo Verde y posteriormente 5 de los supervivientes de la nao Trinidad, podemos decir que finalmente 36 hombres lograron la proeza de ser los primeros en circunnavegar la Tierra. (16)

AYAMONTINOS EN LA GESTA MARINERA DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO:

Hay que señalar que fueron 5 los ayamontinos que participaron en esta aventura, concretamente 3 vecinos de la localidad y 2 naturales de la misma.

- Antonio Hernández Colmenero.
- Francisco de Ayamonte.
- Lorenzo Martín de Ayamonte.
- Antonio Hernández.
- Luis Alonso de Goes.

ANTONIO HERNÁNDEZ COLMENERO.-

Natural de Ayamonte y vecino de Huelva. (En algún documento aparece

con el apellido “Fernández”).

Estaba casado con Catalina Gómez.

Fue un hombre de confianza de F. Magallanes y este lo envió con cartas y dinero para anunciar el viaje y conseguir tripulación, lo realizó en los puertos de Ayamonte, Lepe y La Redondela, consiguiendo al menos 5 marineros, 4 ayamontinos y 1 lepero.

Tenía un sueldo de 1.200 mrs. al mes. Como a todos se le adelantaron 4 meses (4.800 mrs.), por el cargo de marinero en la nao Trinidad.

Es uno de los 18 hombres que el día 8 de septiembre arribaron a bordo de la nao Victoria a Sevilla concluyendo la primera circunvalación a la tierra. Tras 1.133 días de navegación le correspondieron un total de 44.260 mrs.

FRANCISCO DE AYAMONTE.-

Era natural de Ayamonte, hijo de Bartolomé Romero y de Leonor Díaz. Su cargo a bordo de la Trinidad era la de grumete.

Tuvo un sueldo asignado de 800 mrs. al mes. Se le entregó para “alivios” (auxilio o socorro) un adelanto de 4 meses, lo que hacía un montante total de 3.200 mrs. Cuando la nave Trinidad regresa a Tidore tras intentar regresar a Nueva España, es apresado por los portugueses y condenado a trabajos forzados (6 de abril de 1522), pero consigue huir en un junco. Hay datos de que posteriormente sirvió en un navío portugués. Murió por enfermedad en 1524. Sus herederos pudieron cobrar la suma correspondiente a 28 meses y 11 días, por lo que suma un total de 22.799 mrs.

LORENZO MARTÍN DE AYAMONTE.-

Vecino de Ayamonte.

Se enrola como grumete en la nao Victoria. Lo hace en sustitución del jerezano Esteban de Jerez, por lo que al corresponder un sueldo de 800 mrs. al mes, cuando se le adelantan los 4 convenidos meses para alivió, a él sólo se le hace entrega de 1.583 mrs. en vez de los 3.200 que le debían haber correspondido, ya que la diferencia se le había entregado al grumete jerezano, eso sí, se le entregó también las mercaderías adquiridas por el mismo.

El día 5 de febrero de 1522 en la isla de Timor (Puerto de Batatara) huye en compañía de Bartolomé Saldaña por la noche, escapando del castigo al que iba a ser sometido al día siguiente por una reyerta.

La huída fue por la noche pero los dos son apresados por un buque luso y tras ser sometidos a tortura confiesan pormenores de las naves Trinidad y Victoria sobre todo lo concerniente al período comprendido entre 28 de marzo y el 4 de abril.

Se desconoce el destino y la suerte que tuvo tras su apresamiento.

La Casa de la Contratación negó el pago a sus herederos de su sueldo al considerar que huyó y por tanto desertó de la expedición.

ANTONIO HERNÁNDEZ.-

Era vecino de Ayamonte, casado con Catalina Vaz, hijo de Juan Rodríguez e Isabel Gómes. (Los apellidos hacen pensar que pudiera ser portugués).

Navegó como interprete en la nao San Antonio, lo que hace suponer que con anterioridad habría navegado en naves portuguesas por las islas del Pacífico.

El sueldo asignado era de 1.500 mrs., y al igual que a los demás se le adelantaron 4 meses.

Se vio envuelto en la rebelión de San Julián en la que fue preso al no unirse a los amotinados.

Regreso a Castilla a bordo de la nao San Antonio, cuando esta nave abandonó la expedición en el inicio de la navegación del estrecho de Magallanes. Llega a Sevilla el 6 de mayo de 1522.

No se le pagó el sueldo al considerar que había huido, al no ser de los jefes de la nave no se le arrestó y se le invitó, como al resto de marineros, a buscarse la vida.

LUIS ALONSO DE GOES (GORE).-

Vecino de Ayamonte y natural de Portugal.

Se embarcó en la Trinidad como sobresaliente.

Se alistó como español, debido a la prohibición expresa del monarca de que no hubiese más de 5 lusos pos embarcación.

Debido a ello su viuda, cuando reclamó el sueldo tuvo que esperar a que la casa de la Contratación resolviera:

"Luis Alfonso de Solís, portugués, vecino de Ayamonte, marido de Beatriz Hernández, sobresaliente de la nao Trinidad, falleció el 1 de mayo de 1520, venciendo un sueldo de 20 meses y 21 días que a razón de 1000 maravedíes por mes, monta 20.700, recábase 4.000 que se le dieron en Sevilla, de socorro, restante 16.700. Es portugués y no de los doce que su Majestad dió licencia. Base de ver por los señores del Consejo de Indias si a de ver el dicho sueldo".

Tras los incidentes de san Julián se le nombró piloto de la nave Victoria, con la que cruzó el estrecho de Magallanes y llegó a las islas del Pacífico. En la asesina cena del cacique de Cebú, junto con el capitán general Duarte Barbosa y otros 30 hombres, fue envenenado y muerto. (1 de mayo de 1521).

NOTAS Y REFERENCIAS:

1.- "A finales de la Edad Media, los trabajadores de los muelles de Londres seguían una norma para su atuendo: "No pockets and no cuffs". Es decir, no podían llevar ropa con bolsillos, ni vueltas en el bajo de los pantalones. Esta norma tiene una explicación: su función era evitar cualquier posible robo de un gramo de pimienta, debido a su coste.

2.- Las Bulas de Alejandro VI eran la Inter Caetera y la Dudum siquidem de 1493 en las que se adjudicaba a Castilla "Todas aquellas islas y tierras firmes, encontradas y que se encuentren, descubiertas y que se descubran hacía el Mediodía". Fijando para ello un paralelo que distaba 100 leguas castellanas de las islas de Cabo Verde.

3.- Existían varias medidas para la Legua. En Francia equivalía a 4,44 Km., la legua de posta eran 4 Km. y la legua marina unos 5,55 Km.

En la antigua Roma, la legua equivalía a 3 millas, es decir unos 4,435 Km.

La legua castellana, en un principio se estableció que equivalía a 5000 varas castellanas de Burgos, unas 2,6 millas romanas y unos 15.000 pies castellanos que vendría a ser unos 4.190 metros, Como la vara castellana variaba según las distintas ciudades Felipe II las unificó y estableció que la legua castellana equivalía 20.000 pies, 5.572,7 metros o 6666,66 varas.

La vara son unos tres pies o cuatro palmos, aproximadamente 0,835 metros.

El pie castellano o tercia media unos 0,278635 metros, un tercio de vara.

4.- Al Nuevo territorio descubierto por C. Colón en 1492 se le denominó Indias Occidentales, (de hecho era unos de los títulos de la Corona Hispana: Rey de las Indias Occidentales). Se le pondrá el nombre de América debido a un error del cartógrafo germano Martín Waldseemüller (1507) cuando realizó su "Universalis Cosmographia" que le llamó América en honor de Americo Vesputio creyéndole el descubridor de dichas tierras, más tarde trato de corregir el error denominándolo Terra Nova (1513).

"Nunc vero y hez partes funt latius lustratae y alia quarta pars per Americu Vesputium inuenta fagacis ingerin viro Amerigen quafi Americi terran. Fieue Americam dicendam: cum y Europa y Asia a mulieri bus fua fortita nomina. Eius situ y gentis mores ex bis binis Americi nauigationibus que sequurur liquide intelligi datur".

"Un cuarto continente fue descubierto por Américo Vesputio. No hay ninguna razón de peso para no dar a esta parte del mundo el nombre de su descubridor Américo, un hombre ingenioso y de mente clara. Por tanto se debería a esta tierras el nombre de Amerige, es decir tierra de Américo, o América, pues también Europa y Asia llevan nombre de mujer". Martín Waldseemüller.

5.- Extracto de la carta de Magallanes al rey Carlos I de 24 de octubre de 1518:

"Y así supliqué a Vuestra Alteza que mandase proveer con el dinero que faltaba para cumplimiento de los 16.000 ducados sin los cuales no se podía acabar.....Humildemente suplico con este correo mande proveer en todo de manera que Vuestra Alteza sea bien servido y nosotros bien tratados".

6.- Procedencia de los tripulantes de la armada a las especierías:

Españoles	144
Italianos	27
Portugueses	25
Franceses	15
Griegos	9
Belgas	4
Alemanes	2
Ingleses	1
Molucos	1
Países desconocidos	4

De estos hay que señalar que cinco de los que figuran como españoles son en realidad portugueses.

7.- Investigación solicitada por el propio F. de Magallanes para información y relación de Gente que llevó al Descubrimiento de la Especiería (9 de agosto de 1519):

“VII ítem, si saben y rezan que así mismo envié al Condado y a los puertos de mar, a Juan Rodríguez de Mafra, piloto de Su Alteza, y a Diego Martín con dineros para hacer gente para dicha armada, y así mismo envié a Antón Hernández Colmenero, marinero de la dicha armada, con otra carta, a pregonar los sueldos y partidos de la dicha armada”.

8.- Maravedíe es una moneda acuñada por vez primera por los Almorávides, siendo tomada como moneda castellana. Fue el monarca Alfonso VIII (1158-1214) quién las acuñó en oro. A lo largo de la historia sufrió muchas devaluaciones y cambios hasta que se convirtió en moneda de vellón.

Vellón es una moneda de plata y cobre al 50%, también llamada “blanca”, con el tiempo y para enriquecimiento de la corona, la proporción de metales fue variando, cuando el porcentaje era mayor en plata se llamaba “Blanca rica” y si el mayor porcentaje correspondía al cobre, su nombre era el de “blanca pobre”

El escudo de oro tenía 3,4gr de dicho metal y existían monedas de 1, 2, 4 y 8 escudos. Un escudo equivalía a 16 reales.

Un real de plata es una moneda que tenía 3,35 gramos de plata y es la que servía de base al sistema monetario de la época de los Austrias. Había monedas de $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ y $\frac{1}{8}$ de real, a esta última se le decía “octavo de real” y era una moneda cuadrada.

1 escudo de oro equivalía a 16 reales de plata y a 544 maravedíes.

1 real equivalía a 34 maravedíes y a 6,375 euros.

1 maravedie equivale a 0,1875 euros.

9.- La nao era una embarcación que heredó el casco redondo, el timón de codaste y castillo de popa, Tenía el francobordo elevado, velas cuadradas y con una capacidad entre 150 y 500 toneladas.

Carabela, en un principio era una embarcación para la pesca y de origen portugués, pero aumentaron sus prestaciones y pasaron a buques de carga y exploración. Iban pertrechadas con velas latinas en sus tres mástiles situados en una única cubierta. Tenían el francobordo más bajo que en las

naos. Para largas travesías se sustituían las velas latinas por unas cuadradas.

10.- Medidas de capacidad:

Tonel es una medida de capacidad de un buque y también de volumen en barricas de alcohol, como, por ejemplo el vino.

Encontramos el tonel vizcaíno que equivale a 1.290,64 litros.

Por otro lado el tonel andaluz o tonelada, equivale a 20 quintales y a 920,16 kilogramos.

La tonelada macho era el espacio para acomodar 2 pipas de 27 arrobas de 443,65 litros cada una.

Una pipa es igual a 2 barricas y equivale a 220 litros.

Una arroba de peso equivale a 11,502 kilogramos.

Una arroba de capacidad varia según el liquido de que se trate, así una arroba de vino equivale 16,133 litros, mientras una de aceite es de 12,563 litros.

11.- El 20 de diciembre de 1519 es condenado a muerte el maestro de la nave Victoria, Antón Salomón (italiano) por haber sido descubierto teniendo sexo anal con el grumete Antonio Genovés, a este último se le absuelve al considerarse que actuó obligado bajo la autoridad del condenado. Si bien es cierto que el 27 de abril de 1520 se suicidó arrojándose al mar al no poder superar las burlas e insultos, (sodomíticos) de sus compañeros.

12.- *“Información recibida en Sevilla, a 22 de mayo de 1521, a petición de Álvaro de la Mezquita, y en virtud de su poder, sobre lo que acaeció en un levantamiento que hubo en 1520, entre la tripulación de la nao San Antonio, estando en el puerto de San Julián, situado a 49º y 273 de la línea equinoccial, a la banda der sur”.* (ARCHIVO GENERAL DE INDIAS ES.41091. AGI/29.2.24.1)

“El dicho aguacil llamó a Diego Hernández, contra maestre de la nao San Antonio y le tomo juramento.....y que vio como el dicho Gaspar Quesada hizo echar unos grillo a Gonzalo Rodríguez y Antonio Hernández, y después oyó decir que le habían echado grillos a Diego Díaz”.

13.- Carta de los oficiales de la Casa de la Contratación al Rey. Los tripulantes de la mayor de las naos, la San Antonio, tras los desagradables

sucesos ocurridos en el puerto de San Julián, aprovechándose del distanciamiento con la nao capitana en la búsqueda del estrecho hacia el mar del Sur, decidieron regresar al puerto de partida, con unos 55 hombres. Por capitán venía Jerónimo Guerra, escribano de la armada, que traían preso a Álvaro de Mezquita, primo de Magallanes. Los oficiales de la Casa de Contratación, después de oír a los responsables de la nao, hicieron algunas detenciones e informaron al Rey de esto y otras cuestiones relacionadas. (ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. ES.41091.AGI728.2.24.1)

“A todos los sobresalientes y marineros que en la dicha nao vinieron les dijimos que buscasen su vida sin perder más tiempo de lo perdido, porque basta hacer saber a V. Maj. La manera de su venida y ver lo que nos enviaba mandar sobre la paga de su sueldo, no les podremos pagar cosa alguna, y ellos, aunque quejosos, tienen la esperanza de que V. Maj. Les concediera mandar pagar el dicho sueldo, y cada uno tomo el camino de buscar su vida”

14.- *“El bizcocho que comíamos ya no era pan, sino un polvo mezclado de gusanos que habían devorado toda su sustancia, y que además tenía un hedor insoportable por hallarse impregnado de orines de rata. El agua que nos veíamos obligados a beber estaba igualmente podrida y hedionda. Para no morirnos de hambre, nos vimos aun obligados a comer pedazos de cuero de vaca. A menudo aun estábamos reducidos a alimentos de serrín, y hasta las ratas, tan repelentes para el hombre, habían llegado a ser un alimento tan delicado que se pagaba medio ducado por cada una”.* (PIGAFETTA, Antonio: Relación del primer viaje alrededor del mundo, 1519-1522).

15.- (El sábado 21 de diciembre) “despidiéronse entonces las naves una de otra por una descarga recíproca de artillería. Nuestros compañeros (de la Trinidad) nos siguieron en sus chalupas hasta donde les fue posible, y todos nos separamos llorando, Juan Carvallo se quedó en Tidore con 53 europeos. Nuestra tripulación (de la Victoria) se componía de 47 de estos y de 13 indios”. (PIGAFETTA, Antonio: Relación del primer viaje alrededor del mundo, 1519-1522).

16.- Tripulantes que lograron dar la vuelta al mundo.

Tripulantes de la nao Victoria que arribó a Sevilla:

- Juan Sebastián Elcano, capitán.
- Francisco Albo de Axio, piloto.
- Miguel de Rodas, piloto.
- Juan de Acurio, piloto.
- Antonio Mombardo (Pigafetta), sobresaliente.

- Martín de Yucibus, marinero.
- Hernando de Bustamante, barbero.
- Nicolás “el griego”. Marinero.
- Miguel Sánchez, marinero.
- Antonio Hernández Colmero, marinero. Ayamontino.
- Francisco Rodríguez, marinero.
- Juan Rodríguez, marinero.
- Diego Carmena Gallego, marinero.
- Hans Aquisgran, artillero.
- Juan de Arrutia, grumete.
- Vasco Gómez Gallego, grumete.
- Juan de Santander, grumete y
- Juan de Zubileta, paje.

Los trece hombres apresados en las islas de cabo Verde y devueltos por los portugueses.

- Martín Mendez.
- Pedro de Tolosa.
- Richard de Normandía.
- Maestre Pedro.
- Juan Martín.
- Simón de Burgos.
- Felipe Rodas.
- Gómez Hernández.
- Boccacio Alonso.
- Pedro de Chindurza.
- Vasquito.
- Roland de Argote y
- Francisco Carvajal o un indígena.

Tripulantes de la Trinidad apresados por los portugueses en Tidore y tras trabajos forzados son devueltos a Castilla a través de Lisboa:

- Gonzalo Gómez de Espinosa.
- Leone Pacheco.
- Juan Rodríguez, “el sordo”.
- Ginés de Mafra y
- Hans Vargue.

BIBLIOGRAFÍA:

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. Sevilla.

BERNAL, Cristobal. La huella archivada del viaje y sus protagonistas. 2014

BERGREEN, Laurence. Magallanes. Hasta los confines de la Tierra. Ariel.

COMELLAS, José Luis. La primera vuelta al mundo. Rialp.

INSTITUTO ANDALUZ DE PATRIMONIO HISTÓRICO. Cuaderno de paseo por la Sevilla de Magallanes.

INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL. Los mapas y la primera vuelta al mundo. La expedición de Magallanes y Elcano. 2019.

MINISTERIO DE DEFENSA. La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano

PIGAFETTA, Antonio. Il primo viaggio intorno al mondo. 1519-1522.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín. La primera vuelta al mundo. Crónica de la Historia. Editorial EDAF.