

Carpinteros y calafates en la primera circunnavegación

DANIEL ZULAIKA

Comisión Asesora de ELKANO 500 Fundazioa

Resumen:

En este trabajo se describen las diferentes incidencias que se produjeron en las naos de la expedición de Magallanes-Elcano en relación a su mantenimiento. Las embarcaciones fueron reparadas en tierra en cuatro ocasiones, a las que hay que sumar las realizadas en el mar. En segundo lugar se realiza una aproximación a los once carpinteros y calafates que trabajaron en las embarcaciones, de los que seis eran vascos. Se analiza su origen, la nao a la que se incorporaron, su recorrido y su destino.

Palabras clave: Carpinteros. Calafates. Primera circunnavegación. Expedición de Magallanes-Elcano.

Laburpena:

Lan honetan, Magallanes-Elkano espedizioko itsasontzien mantentze-lanen inguruan gertatutako hainbat gertaera deskribatzen dira. Itsasontziak lau aldiz konpondu ziren lehorrean, eta horrez gain, itsasoan ere hainbat konponketa egin behar izan zituzten. Horrez gainera, itsasontzietan lan egin zuten hamaika arotzez eta bikeztatzaileez ere mintzo da lan hau, haietako sei euskaldunak baitziren. Haien jatorria, itsasontzia, ibilbidea eta norakoa aztertu dira.

Gako-hitzak: Arotzak. Bikeztatzaileak. Munduaren inguruko lehen itzulia, Magallanes-Elkano espedizioa.

Summary:

This paper describes the various maintenance events which took place on the ships involved in the Magellan-Elcano expedition. The vessels were repaired on land on four occasions, in addition to repair works carried out at sea. The paper also attempts to describe the eleven carpenters and caulkers who worked on the boats —six of whom were Basque— including their origin, the ship onto which they enlisted, their route and their destination.

Keywords: Carpenters. Caulkers. First circumnavigation. Magellan-Elcano expedition.

1. Introducción

En la navegación de la Era de los Descubrimientos, no solo era fundamental disponer de unas embarcaciones sólidas y bien construidas, sino también realizar un buen mantenimiento y unas adecuadas reparaciones durante las expediciones. Ello se hacía generalmente en condiciones muy diferentes a las de la construcción de las naves en tierra, en ocasiones sin posibilidad de vararlas, con escaso o inadecuado material de repuesto, en alta mar o con climatología adversa. Los responsables de estas labores eran los carpinteros y calafates, especialistas valorados y mejor pagados que los marineros y de los que dependía en buena parte la supervivencia de las expediciones.

2. El mantenimiento de las naos

La primera vuelta al mundo constituye un compendio



Fig 1. Calafate desarrollando su trabajo en una embarcación.

de las diferentes situaciones a las que se enfrentaba una expedición de descubrimiento en los siglos XV y XVI durante un tiempo prolongado. A lo largo del recorrido asistimos al naufragio de una de las naos, cómo tienen que varar las embarcaciones para repararlas, la necesidad de quemar una nave por falta de hombres para conducirla, accidentes como la rotura del trinquete de la Victoria en una tempestad y un largo etc.

Para realizar las reparaciones se sacaban a tierra las naves, pero en muchas ocasiones los trabajos se tenían que hacer en medio del mar. Una vez que amainaba una tormenta, se botaba la *txalupa* al agua y comenzaba la tarea de taponar las brechas situadas sobre la línea de flotación con tablas de madera o planchas de plomo¹. Era una dura y peligrosa tarea en la que debían participar todos los miembros de la tripulación pero especialmente los carpinteros y calafates.

En lo que hace referencia a todos estos aspectos, en la primera vuelta al mundo hay dos etapas bien diferenciadas. La primera se inicia con la salida de las naos de Sevilla y finaliza en Timor con la partida en solitario de la nao Victoria por el Indico. La segunda parte incluye la tremenda travesía de Elcano por el Índico sur y la remontada del Atlántico africano hasta llegar a Sanlúcar. Durante el tiempo que transcurre entre la salida de Sevilla y la llegada de la Victoria a Timor, las embarcaciones fueron reparadas en tierra en cuatro ocasiones.

Cuadro 1. Reparaciones realizadas varando las naos

Fecha	Lugar	Duración	Naos reparadas
Abril 1520	San Julián	5 meses	Las cinco
Agosto 1521	Borneo	37 días	Trinidad y Victoria
Diciembre 1521	Tidore	3 meses	Trinidad
Enero 1522	Mallua	15 días	Victoria

(1) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla: Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, 1992, p. 82.

3. La puesta a punto de las naos en Sevilla

Las naos de la que se llamó la “armada de la especiería” eran cinco y no eran nuevas. Su coste total ascendió a 1.316.250 maravedís² y el de las reparaciones a 910.000, cifra elevada y equivalente al 70 % del coste inicial³. Las características de las embarcaciones eran las siguientes⁴:

Cuadro 2. Características de las cinco naos

Denominación final	Precio oficial (mrs)	Capacidad	Nombre inicial	Propietario original (origen)
San Antonio	330.000 mrs	120 toneles (144 toneladas)	Santa María	Diego de Asua (Erandio)
Victoria	300.000 mrs	85 toneles (102 toneladas)	Santa María	Domingo de Apallua (Ondarroa)
Trinidad	270.000 mrs	110 toneles (132 toneladas)	Santa Catalina de Siena	Nicolás de Artieta (Lekeitio)
Concepción	228.750 mrs	90 toneles (108 toneladas)	Concepción (<i>gallega</i>)	Juan Montero (Galicia)
Santiago	187.500 mrs	75 toneles (90 toneladas)	Santiago (<i>bretona</i>)	Desconocido (Bretaña)

Tras su adquisición, en octubre de 1518 se procedió a varar las naves para limpiar los fondos, carenarlas y calafatearlas. Durante diez meses, hasta un total de 57 carpinteros y 66 calafates, ayudados en muchas ocasiones por criados o hijos, trabajaron en el acondicionamiento de las naos. Eran contratados por períodos cortos de tiempo para realizar labores concretas en las naos.

(2) *Relación del coste que tuvo la Armada de Magallanes* (Arch. de Ind. en Sevilla, papeles del Maluco, leg. 1º de 1519 a 1547). En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del S.XV*. Tomo IV. *Expediciones al Maluco: viaje de Magallanes y de Elcano*, Madrid: Imprenta Nacional, 1837, p. 162. (disponible en Internet en Google Books).

(3) *Ibidem*, p. 71.

(4) ALBERDI LONBIDE, Xabier, ETXEZARRAGA ORTUONDO, Iosu. *La nao Victoria, exponente de la tecnología naval vasca que hizo posible la primera circunnavegación de la tierra (1518-1522)*. En prensa, p. 4; GIL, Juan, *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*, Sevilla: Fundación Cajasol, 2009, p. 275; AGIRRE ARAMAIO, Fernando. *Nao Victoria*. Ondarroa: Revista Hondarroa, 2014, nov., pp. 1-17.

El sueldo de los carpinteros y calafates era de 85 maravedís al día y el de sus ayudantes oscilaba entre 10 y 85 mrs. El 14 % (9/57) de los carpinteros y el 23 % de los calafates (15/66) que trabajaron en Sevilla en estas embarcaciones eran vascos⁵.

4. La partida de la expedición, carpinteros y calafates embarcados

En la armada de Magallanes-Elcano cada nao llevaba un carpintero y un calafate, excepto la San Antonio que tenía dos calafates y un carpintero. En total embarcaron cinco carpinteros y seis calafates. Dos de los carpinteros, Domingo de Yarza y Pedro de Sautua, y cinco de los calafates, Pedro de Bilbao, Antón de Basozabal, Ximon de la Rochela, Filipo (Felipe) Genovés y Juan García, habían trabajado previamente en la puesta a punto de las naos y, por tanto, las conocían bien.

Cuadro 3. Carpinteros y calafates de la expedición

	San Antonio	Trinidad	Concepción	Victoria	Santiago
Carpinteros	Pedro de Sautua (Bermeo)	Maestre Antonio (Génova)	Domingo de Yarza (Deba)	Martín de Garate (Deba)	Ruxar (Normandía)
Calafates	Martin de Goitisoló (Bakio) Pedro de Bilbao (Bilbao)	Filipo (Génova)	Antón de Basozabal (Bermeo)	Ximon de la Rochela (La Rochelle)	Juan García (Génova)

Un primer hecho que llama atención es que el mantenimiento de la armada hubiera quedado en manos de especialistas vascos, genoveses y franceses, y que no hubiera andaluces o castellanos que constituían el grueso de los carpinteros y calafates que trabajaban en Sevilla en la puesta a punto de las naves⁶. Podría pensarse que estas expediciones dirigidas al otro extremo del mundo, con destinos tremendamente inciertos y mandadas por extranjeros,

(5) *Relación detallada de los gastos hechos para la Armada de Magallanes. Sevilla, 19 de agosto de 1518 - 20 de septiembre de 1519.* En: *Colección General de Documentos relativos a las Islas Filipinas, existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*, Barcelona: Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1918-1923 (disponible en Internet en la Biblioteca Digital Hispánica de la Biblioteca Nacional de España), *tomo I*, pp. 277-356 y *tomo II*, pp., 3-191.

(6) *Ibidem.*

atraían poco a los españoles⁷. Por otra parte, el sueldo de 1.875 maravedís mensuales que cobraban los carpinteros y calafates embarcados no suponía una gran ventaja económica sobre los 85 maravedís diarios que cobraban en el puerto de Sevilla trabajando la puesta a punto de las diferentes armadas que se organizaban, máxime si tenemos en cuenta los riesgos que corrían en las expediciones.

La presencia de los seis carpinteros y calafates vascos, más de la mitad de los embarcados, tuvo que ver con dos hechos. En primer lugar con la tradición de la construcción naval en las costas vizcaínas y guipuzcoanas. El segundo sería el que tanto el maestro de la San Antonio, Juan de Elorriaga, como el de la Concepción, Juan Sebastián Elcano, eran guipuzcoanos, y el contraataque de esta última nao, Juan de Acurio, era vizcaíno. De los once carpinteros y calafates solamente un carpintero normando de nombre Ruxar acabó la vuelta al mundo. Tres más volvieron a Sevilla al desertar la San Antonio en el estrecho de Magallanes y siete fallecieron.

Cuadro 4. Destino y fallecimiento de los carpinteros y calafates

Nombre	Profesión	Nao	Origen	Destino, causa y fecha de muerte
Filipo Genovés	Calafate	Trinidad	Génova	Muere por enfermedad, julio 1520
Martín de Garate	Carpintero	Victoria	Deba	Muere ahogado, agosto 1520
Martín de Goitisoló	Calafate	San Antonio	Bakio	Vuelve a Sevilla, mayo 1521
Pedro de Bilbao	Calafate	San Antonio	Bilbao	Vuelve a Sevilla, mayo 1521
Pedro de Sautua	Carpintero	San Antonio	Bermeo	Vuelve a Sevilla, mayo 1521
Ximon de la Rochela	Calafate	Victoria	La Rochelle	Muerto en Cebú, mayo 1521
Juan García	Calafate	Santiago	Génova	Muere por enfermedad, agosto 1522
Domingo de Yarza	Carpintero	Concepción	Deba	Muere de escorbuto en la Trinidad, oct 1522

(7) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias*, op. cit., p. 62.

Nombre	Profesión	Nao	Origen	Destino, causa y fecha de muerte
Antón de Basozabal	Calafate	Concepción	Bermeo	Desaparecido en las Molucas, preso de los portugueses, feb. 1523
Maestre Antonio	Carpintero	Trinidad	Génova	Desaparecido en las Molucas, preso de los portugueses, feb. 1523
Ruxar	Carpintero	Santiago	Normandía	Da la vuelta al mundo

5. Herramientas y material de respeto embarcados

Conocemos las herramientas y el material que se embarcaron para el uso de los carpinteros y calafates de la Trinidad⁸, la Santiago⁹ y la Concepción¹⁰. Así, en esta última se disponía de dos martillos de oreja, cuatro mazos de hierro, unas tenazas, una sierra de mano, seis barrenas, dos barrenas de ojo, cuatro hachas grandes, dos hachas pequeñas, una azuela de martillo, tres azadas de pico, cuatro azadones, una muela de afilar y un molejón,... así como cincuenta pernos, 4.000 clavos estoperoles (clavos cortos de cabeza grande), 3.250 clavos de otro tipo y 2.000 tachuelas¹¹.

Además de las herramientas de mano de los calafates, se embarcaron en las cinco naves todo lo necesario a la hora de varar las naos para proceder a limpiar sus fondos y calafatear las uniones de tablas. Llevaban botas cargadas de brea, como mínimo una por barco. Para poder aplicar la brea transportaban una gran caldera que pesaba 55 libras (23,5 kg), donde la calentaban hasta

(8) *Relación de lo que hay en la nao Trinidad, que Dios salve y goarde, etc.* En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1920, pp. 149-163.

(9) *Relación de lo que tiene la nao Santiago, que Dios salve y goarde.* En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., pp. 143-149.

(10) *Relación de las cosas que tenía o se han metido en la nao, que Dios salve, nombrada la Concepción, así de xarcia e velas, como de mantenimientos e armas, e artillería e otras cosas, son las siguientes.* En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., pp. 163-178.

(11) *Relación de las cosas que tenía o se han metido en la nao, que Dios salve, nombrada la Concepción*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., pp. 167-174.

conseguir que estuviera lo suficientemente fundida como para ser aplicada a las maderas del barco. Embarcaron también botas llenas de esparto en fibra, necesarias para calafatear las costuras de las tablas. También estaban destinadas para uso del calafate 84 arrobas (966 kg) de plomo en planchas, para emplomar las costuras de las naos. La nao Trinidad salió de Sevilla llevando once planchas de plomo, mientras que la Santiago embarcó seis “pastas”¹².

La nao Concepción llevaba para uso del calafate una caldera de cobre para brear, seis quintales (276 kg) de estopa, seis arrobas y diez libras (73,6 kg) y un barril de sebo, y doce sogas de esparto¹³. Como el calafate tenía también la misión de conservar en todo momento las bombas de achique en buen estado, a Anton de Basozabal se le suministraron dos bombas de respeto, una nueva y otra vieja, doce zurriones, seis varas, cuatro hierros para las barras de las bombas, dos medios cueros de vaca para las chapetas y cinco quintales de estopa¹⁴.

6. Reparaciones realizadas entre Sevilla y Timor

El sistema utilizado para reparar las naos varándolas consistía en dejar en seco el casco del navío y acostarlo sobre una banda para poder trabajar en la opuesta. El proceso se iniciaba aligerando la embarcación para lo que sacaban toneles, cañones, anclas, material de repuesto, mercancías, etc. Con la pleamar se llevaba a la playa hasta que tocaba fondo, en un lugar protegido. Tras ello se tumbaba la nave y se trabajaba en el costado que quedaba al aire. Cuando se finalizaba en un costado se repetía la operación en el otro.

6.1. La reparación de las naos en el puerto de San Julián (abril-agosto 1520)

La primera vez que se echan a tierra las naos es durante la internada en el Puerto de San Julian, en la Patagonia argentina, entre el 1 de abril y el 24 de agosto de 1520. Aunque a la llegada a San Julián llevaban poco más de siete meses de navegación, las embarcaciones ya habían pasado por diferentes vicisitudes. Así, la mañana del día 4 de febrero se vieron obligados a fondear para

(12) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio y FERNÁNDEZ MORENTE, Covadonga. *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla: Muñoz Moya editor, 2001, pp. 87-88.

(13) *Ibidem*, p. 88.

(14) *Relación de las cosas que tenía o se han metido en la nao, que Dios salve, nombrada la Concepción*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., p. 174.

corregir una vía de agua en la San Antonio. Los barcos de los descubrimientos estaban expuestos a encallar cuando navegaban reconociendo la costa, y aún más en los vestuarios de estos ríos, con fuertes corrientes y peligrosas barras. La vía de agua se reparó con la nave a flote.

El 13 de febrero 1520, en las cercanías de Bahía Blanca, la nao Victoria “dio muchas culadas” en los bajos¹⁵. Los fondos arenosos y la robusta construcción de la nao evitaron que estos golpes causaran daño a la nave, por lo que el 14 de febrero reemprendieron el camino. Las naos fueron castigadas por temporales, rompiendo la Trinidad varias amarras y siendo arrastrada hacia la playa, aunque consiguen salir hacia mar abierta¹⁶.

En los cinco meses de la invernada de San Julián se carenaron y calafatearon las cinco naos. La bahía San Julián se encuentra a 49° de latitud sur, tiene forma alargada, con 13 km de longitud máxima y de 5 km de anchura. El litoral experimenta amplitudes de marea de varios metros lo que produce importantes modificaciones de la costa en pocas horas. Las condiciones del invierno fueron duras, con frío, viento y tormentas¹⁷. Además durante los meses de junio y julio, las horas de luz eran escasas. Sin embargo, en aquel momento disponían de todos los carpinteros y calafates, así como de material de repuesto y las naos estaban en bastante buen estado. Probablemente una de las razones para varar las naos fue mantener ocupados a los hombres para evitar nuevos motines.

Durante los meses de la invernada se produjeron diferentes incidencias. El 22 de mayo se pierde la nao Santiago, el 12 de julio el calafate genovés Filipo muere de enfermedad y el 31 de agosto fallece el carpintero Martín de Garate.

La Santiago se perdió cuando, estando en el Puerto de San Julián, Magallanes la envió de exploración en busca del estrecho. Tras llegar al río de Santa Cruz, el 22 de mayo sufre un temporal que les destroza las velas y les rompe el timón al lanzar la nave contra unos bajos de piedra, provocando

(15) ALBO, Francisco, *Derrotero del viaje de Magallanes, desde el cabo de San Agustín, en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao “Victoria”*. En: Elcano, Juan Sebastián y otros. *La primera vuelta al mundo*, Madrid: Miraguano, 2012, p. 73.

(16) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio, op. cit., pp. 116-117.

(17) TRANSILVANO, Maximiliano, *Relación escrita por Maximiliano Transilvano de cómo y por qué y en qué tiempo fueron descubiertas las islas Molucas, donde es el propio nacimiento de la especiería, las cuales caen en la conquista y marcación de la corona real de España*. En: Elcano, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 34.

que la nave se pierda entre los escollos. La nao no se perdió en la mar, sino en el río Santa Cruz. Y esta afirmación se basa en dos hechos. En que todos los tripulantes menos uno salvaron su vida y que durante tres meses recogieron todos elementos útiles de la nao que pudieron así como la mercancía que llevaba en su bodega. Esto les hubiera sido imposible de encontrarse la nao en el mar. Además una nave de este tipo, construida en madera, por muy fuerte que fuera su armazón, no hubiera resistido mucho tiempo sin destrozarse bajo los embates de la mar que son extremadamente duros en estas latitudes¹⁸. Sabemos que las maniobras de recuperación se extendieron hasta una fecha tan tardía como el 31 de agosto, porque en este día falleció ahogado Martín de Garate, de Deba, carpintero de la Victoria, cuando se dirigía a recuperar los restos de la Santiago.

Sobre este naufragio, Mafra señala que el piloto no tuvo la culpa “*porque crece y mengua la mar en esta costa ocho brazas (13,9 m), que fue la causa por donde esta nao se perdió, por quedar en seco*”¹⁹.

6.2. Desde el Puerto de San Julián hasta Borneo

Entre la reparación de San Julián y la siguiente, la de Borneo, transcurre un año. Durante este tiempo se produjeron muchos acontecimientos relevantes. Se descubre el estrecho de Magallanes, la San Antonio deserta en noviembre de 1520 volviendo a Sevilla, realizan la travesía del Pacífico, muere Magallanes luchando en Mactan y veinticuatro expedicionarios fallecen en el banquete de Cebú. Al día siguiente de este último hecho quemaron la Concepción en Bohol porque solo quedaban 110 expedicionarios, número insuficiente para manejar las tres naos, quedando solo la Trinidad y la Concepción.

Respecto a los carpinteros y calafates, vemos como el carpintero Pedro de Sautua de Deba y los calafates Martín de Goitisoló de Bakio y Pedro de Bilbao vuelven a Sevilla en la San Antonio, y el calafate Ximon de la Rochela de la Victoria muere en el banquete de Cebú. Al quemarse la Concepción, Domingo de Yarza, carpintero de Deba y Antón de Basozabal, calafate de Bermeo, que se convertirá en contraamaestre, pasan a la Trinidad.

(18) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio, op. cit., p. 136.

(19) MAFRA, Ginés de, *Relación*. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 157

6.3. La reparación de la Victoria y la Trinidad en Borneo (agosto 1521)

Tras dejar el puerto de Brunei el 29 de julio de 1521, las dos naves pasan entre el cabo norte de Borneo y la isla de Palawan. La Trinidad encalla en unos arrecifes aunque se puede liberar al subir la marea. A la Victoria se le abre una vía de agua probablemente por haber encallado. Con la Trinidad dañada por estos golpes y la Victoria haciendo agua, buscan un lugar donde varar las naos para carenarlas y calafatearlas.

El 15 de agosto llegan a una playa donde pueden sacar a tierra sin problemas las naves. Este lugar, al que llaman Santa María de Agosto, por haber llegado en dicho día, está en una pequeña isla situada muy cerca de la punta más septentrional de Borneo²⁰, que se identifica como la actual isla de Balambangan²¹.

Pigafetta señala aspectos muy interesantes de la situación, especialmente las buenas condiciones de la playa para carenar las naos, la dificultad para encontrar madera y las malas condiciones que se encontraron para trabajar:

“entre el cabo norte de Borneo y la isla de Cimbonbon 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 42 días. Todos y cada uno trabajamos 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”²².

Para esta reparación la expedición cuenta con tres carpinteros, Domingo de Yarza, Maestre Antonio y Ruxar, y un calafate, Juan García, ya que el calafate Anton de Basozabal en ese momento estaba desempeñando el cargo de contra maestre en la Trinidad. Fue en esta isla donde se destituyó a Carballo y se nombró a Elcano capitán de la Victoria.

(20) *Navegación y viaje que hizo Fernando de Magallanes desde Sevilla para el Maluco en el año 1519, escrito por un piloto genovés*. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 141.

(21) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio, op. cit. p. 201.

(22) PIGAFETTA, Antonio. *El primer viaje en torno al globo*. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 277.

6.4. Llegada a las Molucas y reparación de la Trinidad en Tidore (diciembre 1521 - abril 1522)

Tras la llegada a las Molucas y haber cargado el clavo, el miércoles 18 de diciembre por la mañana parten las naos. La Victoria lo hace sin problemas, pero al salir la Trinidad se dan cuenta que hace agua. Se descarga parte del clavo para encontrar la vía de agua y taponarla, pero no se puede hacer nada por tratarse de múltiples filtraciones producidas por el exceso de carga. Los expedicionarios ya sabían que las naos iban sobrecargadas porque el 15 de diciembre, a petición del rey de Tidore, dispararon la artillería, “*aunque sin disparar la artillería gruesa porque los navíos estaban demasiado cargados*”²³. Conocemos que se habían cargado en la nao Trinidad 1.200 quintales (55.200 kg) para el rey y 200 (9.200 kg) para los expedicionarios; en la Victoria se cargaron 800 quintales (36.800 kg) para el rey y 200 (9.200 kg) para los expedicionarios²⁴. Pronto constatan que la reparación de la Trinidad llevará meses. Fue entonces cuando se toma la decisión de dividir la expedición, saliendo la Victoria hacia Sevilla por el oeste y la Trinidad se quede en Tidore para ser reparada, volviendo posteriormente por Panamá.

No cabe duda de que ambos capitanes, Gómez de Espinosa y Elcano, tuvieron una gran responsabilidad en el incidente por permitir un exceso de carga, cuando era algo sobre lo que tenían instrucciones precisas de evitar²⁵.

En Tidore se varó la Trinidad durante tres meses y dieciséis días. Tras su reparación, al partir el 6 de abril llevaba 900 quintales de clavo, 500 menos de los 1.400 que habían embarcado en diciembre. Durante los siguientes meses sufren todo tipo de vicisitudes, destacando las tormentas que destrozan la nao y el escorbuto que mata a los expedicionarios, hasta que a finales de octubre los supervivientes son capturados por el capitán portugués Antonio de Brito que les somete a todo tipo de penalidades²⁶.

(23) *Ibidem*, p. 299.

(24) MAFRA, Ginés de, *Relación*, op. cit. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 181.

(25) *Instrucción que dio el Rey a Magallanes y a Falero para el viage al descubrimiento de las islas del Maluco*. (Arch. de Ind. en Sevilla, papeles del Maluco, leg. 1º de 1529 a 1547), 8 de mayo de 1519. En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los viages y descubrimientos, tomo IV*, op. cit., p. 131.

(26) *Carta de Antonio Brito al Rey de Portugal sobre algunos sucesos en la India y los del viage de Magallanes* (Extracto hecho por D. J. B. Muñoz del original en la Torre do Tombo, Gav. 18, Maz. 2, num. 25). En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los viages y descubrimientos, tomo IV*, op. cit., p. 311.

El 28 de febrero de 1523 se envía a la isla de Banda a todos los supervivientes excepto a dos, Antón de Basozabal, contraamaestre y calafate, y el carpintero genovés Maestre Antonio, cuyos servicios dice Brito precisar, por lo que ambos quedan en Ternate, en las Molucas²⁷. Son las últimas noticias que tenemos de ellos, dándoseles por desaparecidos a partir de entonces. Las tempestades, el escorbuto y los portugueses acabaron con cincuenta de los cincuenta y tres tripulantes.

6.5. La reparación de la Victoria en Mallua (enero 1522)

Aprovechando el monzón del invierno la Victoria se dirige hacia el sur, pero el 10 de enero se encuentra con un temporal que Pigafetta relata, “*mientras navegábamos por estas islas nos sorprendió una tempestad que puso en peligro nuestras vidas, y todos hicimos el voto de ir en peregrinación a Nuestra Señora de la Guía si nos salvábamos*”²⁸. Con viento en popa navegaron hacia la isla de Mallua (a la que se identifica con las actuales Alor o Moa), donde anclaron. En Mallua, durante quince días carenaron los costados de la nao que habían sufrido mucho. Fue la última reparación en tierra que se hizo a la Victoria.

7. La travesía del Índico y del Atlántico

El 25 de enero de 1522 Elcano y sus hombres arriban a la isla de Timor (Indonesia) de donde salen el 11 de febrero, penetrando en el Índico e iniciando una de las más extraordinarias hazañas de la navegación de todos los tiempos, la travesía del océano Índico y la del Atlántico hasta Cabo Verde sin escalas durante cinco meses, a los que hay que sumar dos meses más desde Cabo Verde a Sevilla. Fueron meses de lucha continua, taponando las vías de agua y echándola fuera con la bomba de achique, que pusieron al límite las fuerzas y la resistencia de aquellos hombres.

(27) *Declaraciones que dieron en Valladolid Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y León Pancaldo, sobre los acontecimientos de la nao Trinidad en las Malucas. (Arch. de Ind. en Sevilla, leg. 1º, papeles del Maluco de 1519 a 1547)*. En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos, tomo IV*, op. cit., p. 388.

(28) PIGAFETTA, Antonio. Op. cit. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 313.

7.1. La partida de Timor

La partida en solitario de la Victoria de Timor presenta una serie de condicionantes que ensombrecen sus posibilidades de llegar a Sevilla. En primer lugar, la decisión de haber dividido la flota la deja en situación de mayor indefensión ya que un solo barco en el mar tiene menos posibilidades de sobrevivir a tormentas, escollos y otros peligros. Por otra parte, la Victoria, después de veintinueve meses de navegación se encuentra en mala situación como el propio Elcano escribe, “*estando (la nao) en tal estado, por causa de la broma, que solo Dios lo sabe*”.

Finalmente está el hecho de que, al separarse las naos en Tidore, solo uno de los cinco carpinteros y calafates, el carpintero normando Ruxar, embarca en la Victoria. Los otros cuatro, el calafate Juan García, dos de los tres carpinteros, Domingo de Yarza y Maestre Antonio, y el contra maestre Anton de Basozabal, que también era calafate, se quedaron en la Trinidad. En estas circunstancias, si le sucediera cualquier percance a Ruxar, como así ocurrió, la Victoria se quedaría en una situación comprometida. No sabemos cuáles fueron las razones de esta decisión, pero llama la atención, entre otros motivos, porque Elcano y Acurio eran los que habían incorporado a Domingo de Yarza y a Anton de Basozabal en Sevilla a la Concepción.

7.2. La travesía del Índico

La travesía entre Timor y el cabo de Buena Esperanza dura tres meses y una semana. Elcano navega en dirección suroeste hasta alcanzar los 40° grados de latitud sur, el límite de una de las zonas de navegación más complicadas del mundo. La travesía del Índico está determinada en gran medida por tres circunstancias: es una navegación sin escalas, tienen vientos y corrientes de frente de gran intensidad y aparece el escorbuto.

Durante cinco meses, desde Timor hasta Cabo Verde, no bajan a tierra, con las consecuencias que ello tiene para la adquisición de alimentos frescos y la posibilidad de varar las naves para repararlas. Esto se produce, en primer lugar, porque el Índico, al contrario que el Pacífico, está vacío de islas, como pudo constatar Elcano que fue el primero que lo recorrió por la ruta del sur. Otro de los factores que les impiden llegar a tierra es el temor a ser capturados por los portugueses, por lo que evitan las rutas de navegación que éstos frecuentan así como sus puertos. Por ello, en Mozambique, aunque la situación es problemática, deciden en votación no bajar a tierra y seguir navegando. Finalmente constatan que en las islas y costas que podrían recalar tampoco hay lugares adecuados para hacerlo. Cuando llegan a la isla Amsterdam,

en medio del Índico, sus acantilados hacen imposible bajar a tierra. En esta isla queda el cabo Del Cano, como testigo mudo del paso del navegante de Getaria. Y así, en esta navegación sin escalas, todas las reparaciones se van haciendo en el mar, con las dificultades y consecuencias que ello entraña.

Un segundo factor que marca la navegación por el Índico sur son los vientos y las corrientes que encuentran. A medida que se van acercando a los 40° de latitud sur y al cabo de Buena Esperanza, los vientos de través y de frente y las corrientes contrarias son cada vez más fuertes y la mar cada vez más brava. Son los denominados “rugientes cuarenta”, que enlentecen la marcha, dándoles la sensación de que no llegan nunca al cabo de Buena Esperanza, lo que se ha denominado “el síndrome del Cabo”.

En el Índico un nuevo pasajero aparece en la Victoria: el escorbuto. Tras los dos meses de gracia que les dan los alimentos frescos de Timor, en abril aparece el escorbuto. En mayo, a la altura del cabo de Buena Esperanza empiezan a fallecer los primeros expedicionarios de esta enfermedad. Entre el final del Índico y la primera mitad del Atlántico muere un total de quince europeos y siete indígenas.

Luchando contra todas estas adversidades, la expedición sigue adelante y, el día 16 de mayo, cuando ya tenían el Cabo a solo veinte leguas, rompen el palo de trinquete y su verga, como describe el piloto Albo: “*ese día (16 de mayo) quebramos el mástil y verga del trinquete y estuvimos todo el día al reparo*”²⁹. Tienen la suerte de llevar un trinquete de repuesto que montan provisionalmente. En la noche del día 18 de mayo, mejora ligeramente el tiempo y la corriente del oeste empieza a disminuir en intensidad.

El día 19 por fin consiguen doblar el Cabo. El 22 de mayo, Albo describe aquel momento extraordinario con su laconismo habitual: “*A los 22 del dicho tomé el sol a 23 grados; tenía de declinación 22 grados, tres minutos; vino a ser la altura 31 grados 57 minutos, y estoy con el cabo Noroeste-Sureste cuarta del Este-Oeste, y lejos de él 70 leguas, y la derrota fue al Noroeste, y ese día fue jueves*”³⁰. Pigafetta describe con más detalle el paso del cabo de Buena Esperanza, “*Finalmente, con la ayuda de Dios, doblamos el terrible cabo, pero tuvimos que aproximarnos a él una distancia de cinco leguas, sin lo cual nunca lo hubiéramos pasado*”³¹.

(29) ALBO, Francisco. Op. cit. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 97.

(30) *Ibidem*, p. 98.

(31) PIGAFETTA, Antonio. Op. cit. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 322.

7.3. *La travesía del Atlántico*

No cabe duda que la entrada en el Atlántico, un océano conocido, dio nuevas fuerzas a los expedicionarios. Sin embargo, las siete semanas que transcurren entre el cabo de Buena Esperanza y las islas de Cabo Verde constituyen una nueva vuelta de tuerca para la expedición. Si habíamos referido anteriormente que la Concepción había sido incendiada por no disponer de hombres suficientes para el manejo de tres naos —eran entonces 110 para tres naos, 36 tripulantes por embarcación—, en la Victoria el número de tripulantes se va reduciendo progresivamente a causa del escorbuto y otras enfermedades. Si de Timor habían salido 47 expedicionarios europeos, en el cabo de Buena Esperanza son 40. Al llegar a Cabo Verde solo hay 35, número insuficiente para el manejo de la nao, estando además algunos de ellos enfermos. Por ello, una de las razones que les hacen recalar en Cabo Verde, aparte de comprar alimentos frescos y realizar reparaciones, es la necesidad de comprar esclavos negros que les ayuden en el manejo de las velas y la bomba de achique.

El 9 de julio llegan a Cabo Verde, desembarcan, pero cinco días después son descubiertos por los portugueses. Trece tripulantes, entre los que se encuentra el único carpintero, son hechos prisioneros, perdiendo además el esquife en el que habían desembarcado. Ello constituye un nuevo golpe para los expedicionarios. Si treinta y cinco tripulantes eran insuficientes para el manejo del barco y la bomba de achique, ahora son solo veintidós. Si anteriormente taponar las vías de agua solo se podía hacer desde el exterior desde el esquife, ahora esta posibilidad prácticamente desaparece. Solo les queda la bomba para echar el agua fuera. La situación ha empeorado considerablemente.

Tras la huida de Cabo Verde, los casi dos meses que transcurren hasta Sanlúcar son interminables y de un enorme sufrimiento. Todavía mueren cuatro hombres más de escorbuto. Tres testimonios nos muestran el estado de los hombres y de la nao al final de la expedición. El primero es el de un testigo, el cronista Pedro Mártir de Anglería, que describió la situación de la Victoria en Sevilla, *“en aquella nave, con más agujeros que una criba llena de ellos, los dieciocho que trajo...”*³².

El segundo es la relación del velamen de la Victoria que se entregó el 12 de septiembre de 1522 a Domingo de Ochandiano, oficial de la Casa de

(32) MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro, *Décadas del Nuevo Mundo*, Madrid: Polifemo, 1989, p. 362.

la Contratación de Sevilla: dos bonetas (ampliación de vela) mayores hechas pedazos; dos trinquetes de jarcia, uno viejo y otro defectuoso; una boneta vieja de mesana; dos mesanas viejas, un papahígo mayor del trinquete defectuoso; dos papahígos mayores viejos; una boneta mayor defectuosa; una cebadera (vela de proa) y una guarnición de una boneta vieja³³. Finalmente está el testimonio de Elcano, dramático y escueto, sobre el estado de los hombres, “y así, con grandísimo trabajo de la bomba, bajo la sentina, que de día y de noche no hacíamos otra cosa que echar fuera el agua, estando tan extenuados como ningún hombre lo ha estado”³⁴.

8. Conclusiones

La expedición de Magallanes-Elcano es un reflejo y un compendio de los diferentes incidentes y situaciones que se dieron durante los viajes de descubrimiento de los siglos XV y XVI en cuanto al mantenimiento y reparaciones de las naos.

En la primera parte de la expedición, entre Sevilla y Timor, se realizaron cuatro reparaciones varando las naos. En la segunda parte, la travesía del Índico y la remontada del Atlántico, todas las reparaciones se tuvieron que realizar en el mar, en circunstancias muy difíciles.

Más de la mitad de los carpinteros y calafates embarcados eran vascos, lo que se debió a la larga tradición de construcción naval en las costas cantábricas y a los maestros guipuzcoanos de la Concepción y de la San Antonio, Elcano y Elorriaga, y al contraatastre vizcaíno de esta última nao, Acurio.

La Victoria afrontó la larga travesía sin escalas de regreso desde las Molucas en mal estado y con solo un carpintero para su mantenimiento, logrando sin embargo llegar a Sevilla. No fue ajeno a ello la resistencia y la determinación de aquellos hombres, así como el liderazgo, el conocimiento de los hombres y el conocimiento del mar de aquel extraordinario capitán que se llamó Juan Sebastián Elcano.

(33) *Regreso de la nao Victoria, agasajo y clavo (IX a XI - 1522)*. En: *Colección Documentos para el V Centenario, Iniciativa Ciudadana Sevilla 2019-2022* (<http://sevilla.2019-2022.org/publicaciones/#coleccion-documentos-para-el-v-centenario>), doc. 13, p. 10.

(34) *Carta de Juan Sebastián Elcano al Emperador*, op. cit. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., pp. 11-12.