

A portrait of Tomás Mazón Serrano, a man with a dark beard and mustache, wearing a black cap with a white pom-pom and a dark brown tunic with a white collar. The portrait is partially obscured by the title text.

Tomás Mazón Serrano

VIAJE A LA HISTORIA

EL CA NO



Elcano, viaje a la historia

Tomás Mazón Serrano

Elcano, viaje a la historia

Prólogo de Braulio Vázquez Campos



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

© Prólogo de Braulio Vázquez Campos

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

Imagen de cubierta: Juan Sebastián de Elcano, Museo Naval de Madrid

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de esta obra sin contar con la autorización de los titulares de la propiedad intelectual. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (arts. 270 y ss. del Código Penal). El Centro Español de Derechos Reprográficos (www.cedro.org) vela por el respeto de los citados derechos.

Colección Nuevo Ensayo, nº 73

Fotocomposición: Encuentro-Madrid

ISBN PDF: 978-84-1339-689-7

Depósito Legal: M-8924-2020

Printed in Spain

Para cualquier información sobre las obras publicadas o en programa
y para propuestas de nuevas publicaciones, dirigirse a:

Redacción de Ediciones Encuentro

Conde de Aranda 20, bajo B - 28001 Madrid - Tel. 915322607

www.edicionesencuentro.com

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

ÍNDICE

Prólogo.....	11
Preámbulo.....	15
Nota preliminar. Las fuentes documentales	17

PRIMERA PARTE

LA EXPEDICIÓN DE LA ESPECIERÍA.....	25
-------------------------------------	----

I. Antes de zarpar	27
La carrera por la Especiería	27
Los preparativos de la expedición.....	36

II. La búsqueda del ansiado paso	45
La travesía del Atlántico	45
Hacia lo desconocido.....	55
El motín del Puerto de San Julián.....	60
En tierra de patagones.....	69
El descubrimiento del Estrecho	75
La vuelta a Sevilla de la nao San Antonio.....	78
Por fin el gran océano	86

III. Hacia el otro lado del mundo	89
---	----

La interminable travesía.....	89
Llegada a las Islas Filipinas.....	97
La muerte de Magallanes	105
La traición de Humabón	112
Perdidos y de nuevo al borde del desastre	118

SEGUNDA PARTE

EL VIAJE A LA HISTORIA..... 133

IV. El cumplimiento de la misión y la gran decisión 135

Elcano y Espinosa toman el mando..... 136

La estancia en las Molucas..... 144

La separación de las naos y la decisión de dar
la vuelta al mundo 152

V. El drama de la nao Trinidad 163

El intento de tornaviaje..... 163

El calvario de los supervivientes 174

VI. La gesta se consuma..... 185

En solitario hacia el cabo de Buena Esperanza..... 185

En el Atlántico hasta el límite 193

El desesperado intento de escala en Cabo Verde 196

La llegada 207

La gloria eterna..... 211

TERCERA PARTE

MÁS DETALLES PARA LA ADMIRACIÓN..... 219

VII. Los conocimientos técnicos con los que dieron la vuelta al mundo 221

Los medios para determinar la posición 221

El Pacífico: el ya esperado ancho mar 229

Interrogantes y reflexiones sobre las navegaciones de Magallanes y Espinosa en el Pacífico.....	244
VIII. Grandes hasta el final	251
Elcano, de nuevo hacia el Maluco.....	251
Hernán Cortés al auxilio de Elcano y Espinosa	256
Dos ejemplos significativos de los que nunca regresaron.....	260
El legado de Elcano al Monasterio de la Santa Faz de Alicante....	265
Epílogo personal	269
ANEXOS.....	273
Anexo I. Los tripulantes.....	275
Anexo II. El testimonio de Martín de Ayamonte	279
Anexo III. Crónica de Fernando de Oliveira, o Manuscrito de Leiden.....	287
Anexo IV. Las fuentes	305
Otra bibliografía.....	323
Anexo V. Mapamundi con la derrota seguida	327

PRÓLOGO

Como Elcano y sus compañeros cuando regresaron a Sanlúcar de Barrameda, Tomás y yo llevamos tres años compartiendo viaje en el estudio de la primera vuelta al mundo. Recuerdo cómo allá por 2017 los comisarios de la exposición *El viaje más largo*, que conmemoraría el V centenario de aquel hito — Antonio Fernández Torres, Guillermo Morán Dauchez y yo mismo —, estábamos debatiendo aún el discurso narrativo de la muestra, y que alguno preguntó si habíamos visitado la página web www.rutaelcano.com. Sí, claro que la conocíamos, era impresionante cómo podías moverte sobre el mapa de Google Earth siguiendo, bordada a bordada, el trayecto de la Armada de la Especiería de Magallanes según el *Derrotero* de la nao Victoria que entregara el piloto Francisco Albo a la Casa de la Contratación. Era (es) una página magnífica, con entradas sobre los protagonistas, la cartografía, las matemáticas y las técnicas de geoposicionamiento de la época, a las que sumaba apartados de bibliografía y fuentes documentales que permitían reconstruir esta expedición y otras que la siguieron por el Pacífico... Todo ello en constante proceso de rectificación y mejora, y sin siquiera un anuncio publicitario que compensara los gastos: como supe luego, a Tomás le estaba costando su buen dinero y su tiempo la divulgación desinteresada de esta historia. Sin dudarlo, casi al unísono, decidimos que teníamos que conseguir que este sorprendente estudioso trabajara con nosotros. Lo llamamos para conocernos y lo citamos en el Archivo General de Indias.

Cuando nos reunimos en mi despacho poco tiempo después, tuve el gusto de mostrarle algunos documentos que atañían a la armada de Magallanes. A lo largo de mi carrera profesional, he tenido ocasión de ver a cientos de investigadores en la sala de consulta de mi Archivo trabajar con alguno de los más de 45.000 legajos cuyo cuidado tenemos encomendado. Pocas veces he visto a alguien mostrar un respeto tan reverencial, y a la vez tanto entusiasmo y amor por la Historia, como a Tomás cuando pudo leer los pliegos en cuarto del *Derrotero* de la nao Victoria, copia de finales del siglo XVI del original que terminara de confeccionar el piloto Francisco Albo. Fue fácil ponerse de acuerdo con una persona de estas características que, por si fuera poco, no pedía nada a cambio de su colaboración. Su contribución ha sido fundamental para el gran éxito de nuestra exposición *El viaje más largo*, que ha acercado la historia de la primera circunnavegación, entre septiembre de 2019 y febrero de 2020, a más de 320.000 visitantes en el Archivo General de Indias, y que seguirá su periplo en el Museo San Telmo de San Sebastián entre junio y octubre de 2020.

Y ahora tenemos este libro, que está llamado a ser un clásico sobre la cuestión, escrito por un «simple» ingeniero técnico de obras públicas e historiador aficionado, como él se definió humildemente en cierta ocasión. También es aficionado a la astronomía, como otro insigne divulgador de la primera vuelta al mundo, el profesor D. José Luis Comellas. Este carácter de *outsider*, lejos de suponer un inconveniente, es, en mi opinión, algo que puede llegar a ser —y en este caso, sin duda lo es— un gran soplo de aire fresco. Aquellos que se acercan a aprender los rudimentos de una disciplina con el bagaje de unos estudios y una experiencia profesional radicalmente distintos tienen la ventaja de estar libres de los prejuicios, vicios y fronteras mentales de los profesionales del ramo (me viene ahora a la memoria esa joya que es *Ciencia secreta*, de María Portuondo, otra ingeniera metida a historiadora). Tal circunstancia es especialmente valiosa en una ciencia —y la Historia lo es, o algunos aspiramos a que lo sea—, que consiste, en esencia, en un método de verificación de hipótesis para, si no alcanzar la verdad,

al menos irnos alejando de las mentiras. Mi opinión profesional, en mi doble vertiente como historiador y archivero, es muy simple: hay que estar siempre dispuesto a aprender, de quien sea que haya estudiado un tema con rigor, y especialmente si aporta una perspectiva nueva.

Mientras escribo estas palabras, tengo entre mis manos las páginas que Tomás está a punto de entregar a la imprenta. A pesar de que presumo de conocerle bastante bien, no deja de sorprenderme su vasto conocimiento de la documentación y la cronística del Viaje (sí, merece que se escriba con mayúscula). Reconozco los ecos de las discusiones de hipótesis que Tomás ha mantenido con distintos especialistas, y que le han llevado, tras acurada labor, a pulir sus ideas sobre qué aconteció en cada una de las vicisitudes de la circunnavegación. Admiro cómo ha sabido descubrir en documentos archiconocidos lo que a otros les había pasado inadvertido — ¡ah, esa carta de López de Recalde! ¡Y qué me dicen del testimonio de Martín de Ayamonte! —, compruebo que, llevado por su amor a la verdad, no le importa desdeírse de algunas de sus propias hipótesis, expuestas en su web con idéntica pasión que ahora. Concluyo, en fin, que el lector podrá disfrutar de la mejor síntesis escrita hasta la fecha sobre la primera vuelta al mundo.

Pero no es solo que este libro esté bien documentado y sea muy sólido desde el punto de vista científico. Es que además su autor, con gran pulso literario, nos embarca con aquellos marinos y nos hace lamentar sus errores, dolernos de sus padecimientos, alegrarnos de sus buenos sucesos y enorgullecernos de sus éxitos como si fueran propios. No es logro baladí hacernos saltar por encima de los siglos para mirarnos en el espejo de aquellos hombres. Será muy difícil que al pasar la última página el lector no vea con afecto, como a viejos amigos, no ya a Elcano y Magallanes, sino a todos los aventureros que los acompañaron: el astrónomo Andrés de San Martín, el piloto Francisco Albo, el maestre Juan Bautista, el paje Vasquito Gallego, el marinero Ginés de Mafra, el capitán Gonzalo Gómez de Espinosa, el grumete Antón Moreno... Y milagro será que, como acontece con los buenos libros de aventuras que nos

aficionaron a la lectura en la niñez, a poco de arribar exhaustos al puerto de destino, no anhelemos volver a enrollarnos en la Armada de la Especiería y revivir la empresa.

No me cabe duda de que Tomás, a quien estos años de balanceo por las olas de alta mar desequilibran en la quietud de tierra firme, se pondrá a la cabeza de nuevas expediciones a otras tierras y mares aún inexplorados, que merecen ser contadas... y vividas. Y yo, amigo, si me lo permites, subiré a bordo contigo.

Braulio Vázquez Campos
Archivero en el Archivo General de Indias e historiador
Sevilla, 28 de febrero de 2020

PREÁMBULO

*Saberá tu Alta Magestad lo que en más avemos de estimar
y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la
redondeza del mundo.*

Carta de Juan Sebastián de Elcano dirigida al rey Carlos I,
escrita a su llegada a Sanlúcar de Barrameda,
el 6 de septiembre de 1522

Les pido que vuelvan a leer la cita de arriba, que lo hagan despacio y que reflexionen sobre ella, porque es la piedra angular de esta historia maravillosa que nos disponemos a contar: contiene la auténtica motivación del capitán Juan Sebastián de Elcano, aquello de lo que más orgulloso se sentía, tras haber concluido el viaje más épico llevado nunca a término.

En el momento de escribir estas palabras, justo al regresar a Sanlúcar de Barrameda, Elcano sabía que acababa de ganar la eternidad. Era plenamente consciente de haber escrito una página de la Historia, un nuevo hito para la humanidad que sería recordado por todas las generaciones futuras. Exactamente eso fue lo que movió a Elcano y a sus hombres a hacer lo que hicieron, y del modo en que lo hicieron.

Nadie les había pedido que dieran la vuelta al mundo. El objetivo de la expedición capitaneada por Fernando de Magallanes nunca había sido otro que el de alcanzar las islas de la Especiería, también llamadas entonces Maluco o Moluco, —hoy islas Molucas, en Indonesia—. Intentar completar la vuelta al mundo fue algo improvisado, una idea que surgió durante el viaje entre los expedicionarios supervivientes tras la muerte de Magallanes,

quienes consiguieron encontrar las Molucas y, desde el otro lado del mundo, tomaron la decisión consciente de elegir el camino de vuelta que les iba a permitir circunnavegar por primera vez el globo, sabedores de que así entrarían en la Historia.

Con ello se arriesgaron a volver atravesando el hemisferio que, según el Tratado de Tordesillas, correspondía a Portugal, el reino rival que pugnaba por hacerse con el comercio de las lucrativas especias y que había dispuesto localizar y capturar a la armada de Magallanes. Esto llevó a Elcano a realizar el viaje de vuelta siempre lejos de la costa para tener menos probabilidades de ser detectado, lo cual otorga a su logro un valor añadido enorme, y un grado de épica y de sufrimiento más allá de todo límite.

Con este libro pretendo acercar al lector, profano o experto, a la verdadera historia de este viaje, desgranando la información que sobre él encontramos en los archivos históricos y en las relaciones que dieron sus propios protagonistas. Con ello, no solo vamos a ser capaces de comprender la magnitud colosal de este viaje y el esfuerzo que supuso, sino que, además, el modo de actuar de aquellos hombres nos llevará a admirarlos por su valía, su valentía, y su enorme sentido del deber y el honor.

Empezamos nuestro viaje a esta historia.

NOTA PRELIMINAR LAS FUENTES DOCUMENTALES

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

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

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

La Casa de Contratación registraba con especial celo todo aquello que supusiera un coste, de manera que, gracias a ello, hoy podemos conocer hasta el más insignificante detalle de qué fue lo que se embarcó en las naos, el sueldo estipulado para cada tripulante, de dónde procedía cada uno o el nombre de sus familiares

más allegados, además de los pagos que se les fueron realizando tras la vuelta y un sinfín de otros pormenores. La Casa de Contratación también recibía y guardaba los escritos con las disposiciones reales o *reales cédulas*, en las que vamos a poder conocer el parecer de Carlos I acerca de todo tipo de cuestiones relacionadas con la organización de la expedición.

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

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

Además de ello, tenemos una copia coetánea del *Derrotero de Francisco Albo*, el piloto griego, aunque de origen probablemente

genovés¹, que compiló en un largo texto las posiciones observadas diariamente, lo que nos permite conocer dónde estuvieron cada día, en general con un grado de precisión excelente. Resultan también de una gran relevancia las relaciones de fallecidos, en las que se anotaba el día y causa de la baja de cada tripulante. Contamos con dos de estas relaciones: la que vino en la nao Victoria con un listado completo, y otra específica de las bajas que se produjeron entre los tripulantes que quedaron en la nao Trinidad para intentar volver desde las Molucas hasta España por el Pacífico.

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

Ginés de Mafra embarcó como marinero en la nao Trinidad, y en ella se mantuvo durante toda la expedición, así que no volvió a España con Elcano, sino que sufrió cinco años de penalidades hasta que consiguió pisar de nuevo Palos, donde residía. Tras el fallido intento de volver por el Pacífico, los supervivientes de la

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

Trinidad regresaron a las Molucas y allí fueron apresados por los portugueses que habían acudido a la caza de los de Magallanes. Después de años preso en diferentes lugares de Asia, Ginés de Mafra terminó siendo liberado en Lisboa y, tiempo después, entregó su relato a un compañero suyo anónimo, que terminó escribiendo lo que le contó. Este texto es una de las principales fuentes sobre el viaje tanto por su extensión como por su grado de veracidad, y se conoce como la *Relación de Ginés de Mafra*.

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

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

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

La última relación de mano de uno de los tripulantes es una breve narración que publicó Giovanni Baptista Ramusio en italiano

en 1554, bajo el nombre *Relación² de un portugués compañero de Duarte Barbosa, que fue en la nao Victoria en el año de 1519*. Puesto que su autor decía ser un «portugués» superviviente, y no hay registro de que ninguno de los portugueses que se enrolaron completara el viaje, se especula con que pueda ser obra del grumete Vasco Gómez Gallego, quien había embarcado diciendo ser de Bayona (Pontevedra), aunque después se tuvo por portugués.

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

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

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

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

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



Sevilla
Sanlúcar de Barrameda

Tenerife
El Médano

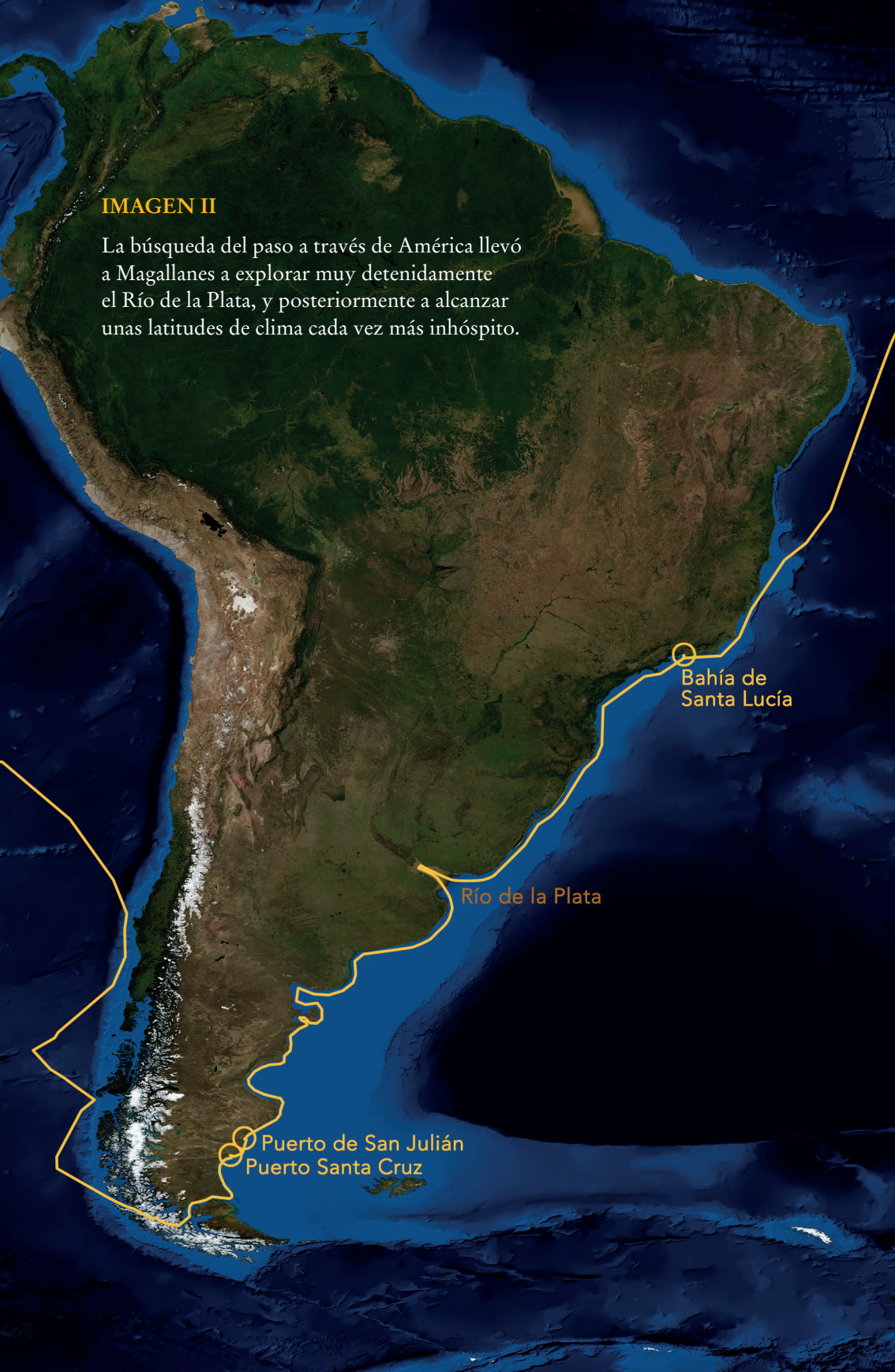
IMAGEN I

Derrota seguida por la expedición en el océano Atlántico hasta el primer punto de parada en América, al que llamaron la Bahía de Santa Lucía.

Bahía de Santa Lucía

IMAGEN II

La búsqueda del paso a través de América llevó a Magallanes a explorar muy detenidamente el Río de la Plata, y posteriormente a alcanzar unas latitudes de clima cada vez más inhóspito.



Bahía de
Santa Lucía

Río de la Plata

Puerto de San Julián
Puerto Santa Cruz

IMAGEN III

La complicada travesía del estrecho al que llamaron De Todos Los Santos, y terminó pasando a la Historia con todo merecimiento como Estrecho de Magallanes.



Cabo de las
Once Mil
Vírgenes

Primera angostura

Segunda angostura

¿Vuelta de la
San Antonio?

Cabo
Deseado

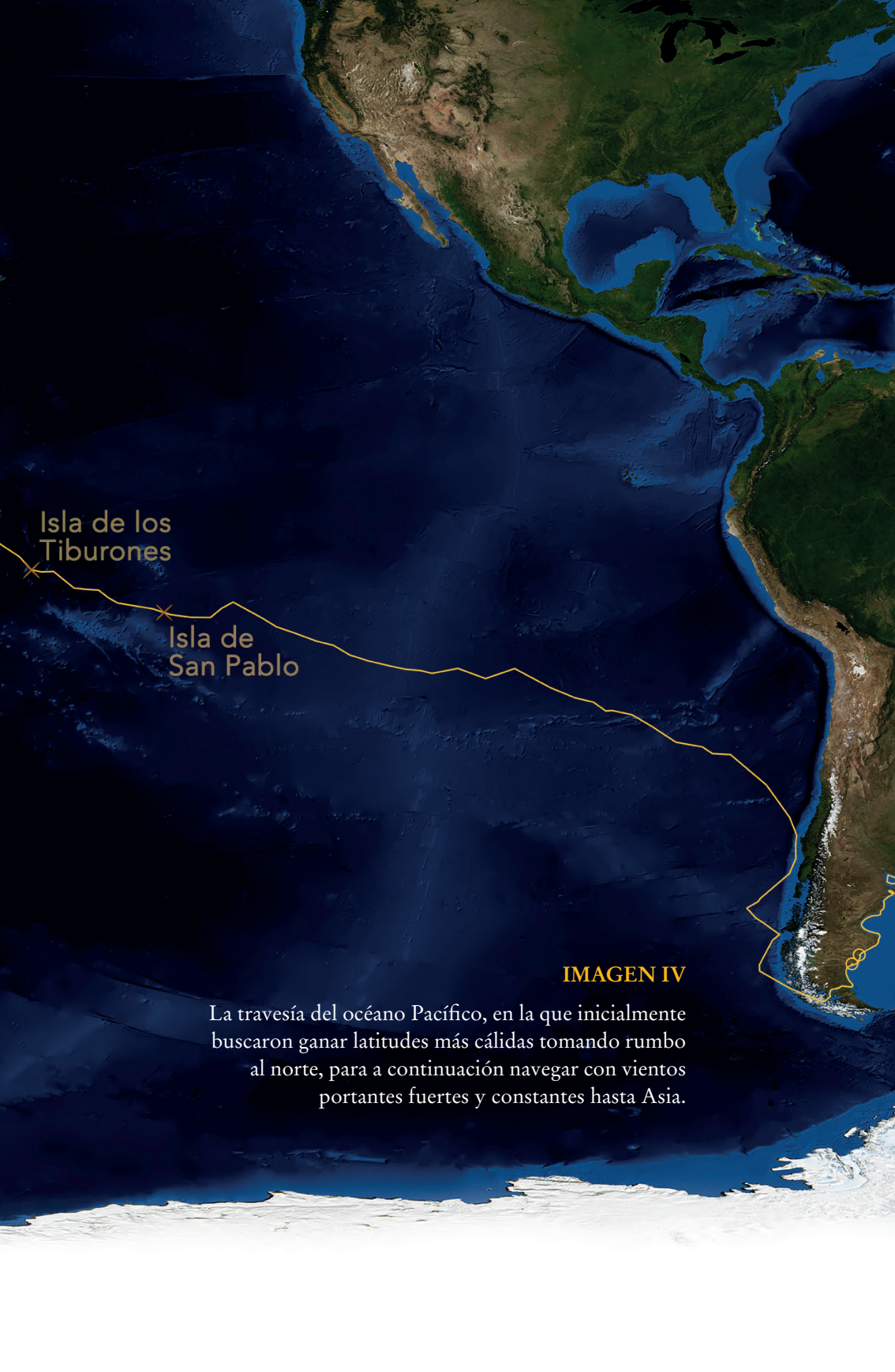


Isla de Los Ladrones

Humunu

Mazaua

Cebú



Isla de los
Tiburones

Isla de
San Pablo

IMAGEN IV

La travesía del océano Pacífico, en la que inicialmente buscaron ganar latitudes más cálidas tomando rumbo al norte, para a continuación navegar con vientos portantes fuertes y constantes hasta Asia.