



---

**Universidad de Valladolid**

**Facultad de Filosofía y Letras**

**Grado en Historia**

**Esteban Gómez, piloto de la Casa de la  
Contratación de las Indias**

**Luis Miguel Benito Fraile**

**Tutor: Jesús Varela Marcos**

**Curso: 2016-2017**



**ESTEBAN GÓMEZ, PILOTO DE LA CASA DE LA CONTRATACIÓN DE LAS INDIAS**

**POR**

**LUIS MIGUEL BENITO FRAILE**

**Resumen**

Este trabajo examina la trayectoria de Esteban Gómez, piloto portugués al servicio de la Casa de la Contratación de las Indias, valorando su contribución al proceso de exploración de América llevado a cabo tras 1492. Para ello, tras elaborar el pertinente estado de la cuestión, se ha procedido a la valoración de su figura en función de los hechos históricos en los que participó, del papel que jugó en los mismos y de sus aportaciones como explorador a la cartografía de la época. Finalmente, se ha evaluado el interés y la conveniencia de realizar un estudio más amplio que aborde con mayor profundidad el tema.

**Palabras Clave:** *Esteban Gómez; América; Exploración; Casa de la Contratación*

**Abstract**

This paper examines the track of Esteban Gómez, a portuguese pilot at the service of the *Casa de la Contratación de las Indias*, assessing his input within the process of exploring the American continent after 1492. For that purpose, after working up the situation, it has been proceeded to the valuation of his figure based on the historical events in which he participated, the role he played in them and his contribution as an explorer to the cartography of the period. Finally, it has been analyzed the interest and the convenience of doing a wider study which addresses this subject in a deeper way.

**Palabras Clave:** *Esteban Gómez; America; Exploration; Casa de la Contratación*

## ÍNDICE

<b>1. Introducción.....</b>	<b>1</b>
1.1. Objetivo y motivación del presente estudio.....	2
1.2. Metodología seguida y fuentes consultadas.....	2
<b>2. La figura de Esteban Gómez a la luz de lo descrito en las fuentes consultadas.....</b>	<b>6</b>
2.1. Primeros años y participación en la expedición de Magallanes.....	6
2.2. Exploración de la costa Este norteamericana.....	14
2.3. Años finales, exploración del Mar del Plata y fallecimiento en El Chaco.....	23
<b>3. Conclusiones.....</b>	<b>27</b>
3.1. Valoración de la figura de Esteban Gómez en función de los hechos históricos en los que intervino y del papel que jugó en los mismos.....	27
3.2. Valoración de la figura de Esteban Gómez en función de sus aportaciones como explorador a la cartografía de la época.....	29
3.3. Evaluación del interés y conveniencia de una mayor profundización en el estudio de la figura de Esteban Gómez.....	30
<b>4. Bibliografía.....</b>	<b>32</b>
<b>5. Material complementario.....</b>	<b>33</b>
5.1. Mapas.....	33
5.2. Transcripciones de documentos de archivo.....	36

## 1. Introducción<sup>1</sup>

El presente Trabajo de Fin de Grado examina la trayectoria de Esteban Gómez (Oporto, h. 1484 – Región del Chaco, 1538), piloto de la Casa de la Contratación de las Indias y figura en cierto modo secundaria en comparación con los más célebres exploradores del Nuevo Mundo, pero también significativa, principalmente por el conocimiento geográfico que aportó que, como veremos en estas páginas, sería reflejado de forma inmediata en la cartografía de la época.

La vida de nuestro protagonista discurre en un tiempo en el que las especias son uno de los motores del gran comercio europeo, que busca acceder de forma directa a las zonas productoras de Extremo Oriente (conocidas como “La Especería”) por distintas vías. Así, mientras que Portugal opta por la ruta del Este, con la circunnavegación parcial de África de por medio, Castilla, haciendo suyo el proyecto colombino de 1492, lo hará por la ruta del Oeste, topándose sin saberlo con la barrera que suponía una América desconocida, todavía no definida en los mapas. Esta diferente orientación de las rutas hacia la Especería de las potencias ibéricas daría pie a una posterior división del mundo en áreas de influencia entre castellanos y portugueses, que se concretaría en el Tratado de Tordesillas de 1494.

Sin embargo, los castellanos pronto comprendieron que las nuevas tierras halladas por Colón estaban muy lejos de parecerse –por el escaso grado de desarrollo de sus gentes- a lo que se decía de la rica Especería, y trataron de encontrar un paso que salvara la imprevista masa de tierras e islas con que se habían topado. Así podrían acceder a las codiciadas especias de la manera más rápida posible y sin atravesar la zona de influencia que el Tratado de Tordesillas otorgaba a Portugal. En este contexto se crea en Sevilla, en 1503, la Casa de la Contratación de las Indias, institución responsable de consolidar el orden legal en la nueva frontera y de organizar, entre otros muchos, los viajes de Esteban Gómez que centrarán este trabajo y que se inician con su participación en la célebre expedición de Magallanes de 1519.

Dicho esto, y a fin de evitar indeseables inconcreciones, además de exponer el porqué de nuestro interés por lo analizado, creemos necesario definir el objetivo que perseguimos con este estudio, así como plantear la metodología a seguir para lograrlo, aspectos todos ellos básicos en cualquier investigación que enseguida pasamos a desarrollar.

---

<sup>1</sup> La forma de citar y de mostrar la bibliografía que se ha empleado en este trabajo sigue las normas de estilo establecidas en la actualidad por la publicación *Revista de Indias*. En su defecto, y de modo subsidiario, se han observado las prescripciones establecidas en las normas *ISO 690* y *690-2*.

### **1.1. Objetivo y motivación del presente estudio**

El presente trabajo tiene como objetivo la valoración de la figura de Esteban Gómez en función de los hechos históricos en los que participó, del papel que jugó en los mismos y de sus aportaciones como explorador a la cartografía de la época. Además, a modo de anteproyecto o de primera cata, pretende evaluar el interés y conveniencia de un más profundo estudio posterior, señalando aquellos pasajes menos documentados de la trayectoria del piloto portugués, así como las contradicciones entre las fuentes que nos informan de la misma.

Tres son las circunstancias que motivan nuestro acercamiento a la figura de Esteban Gómez y la elección del objetivo arriba planteado. En primer lugar, el personaje elegido es representativo de un momento en que su profesión, piloto naval, era determinante para el desarrollo de una época no en vano llamada “de los descubrimientos”. Época de auténtica revolución en cuanto a la adquisición de conocimientos geográficos se refiere, pero que presenta aún abundantes pasajes oscuros o desconocidos para el historiador, cosa que, como veremos, ocurre en el caso de la figura de Esteban Gómez, lo que precisamente aporta interés a su estudio histórico.

En segundo lugar, el personaje resulta relevante también desde el punto de vista de la cartografía que alumbró con sus expediciones. En este sentido, la cartografía histórica sirve de pista para conocer los pasos que siguió Gómez, pero éstos, a su vez, sirven de apoyo para datar un mapa o apunte cartográfico determinado. En tercer lugar, debemos señalar el olvido que la historiografía no especializada ha dedicado a nuestro protagonista. Al quedar su papel ensombrecido por el de coetáneos suyos mucho más célebres, como por ejemplo Magallanes, el piloto portugués puede parecer una figura de segunda fila. Sin embargo, si apreciamos su trayectoria conocida, ésta arroja detalles que permiten que surja la sospecha de que jugó un papel mucho más relevante de lo que se creía en el proceso general de exploración del Nuevo Mundo. Sospecha que, en definitiva, sirve como estímulo para la realización de este trabajo.

### **1.2. Metodología seguida y fuentes consultadas**

Para alcanzar el objetivo planteado se ha procedido a la elaboración de un estado de la cuestión, recopilando la información que tenemos acerca de Esteban Gómez de cara a su posterior valoración. Para ello se ha llevado a cabo un escrutinio que partió del artículo que el

*Diccionario Biográfico Español* de la Real Academia de la Historia le dedica al personaje<sup>2</sup>. Allí se encontró una ajustada bibliografía de consulta, que se iría ampliando extendiendo la búsqueda a portales bibliográficos en línea, como *Dialnet* o *Latindex*, y a diferentes repositorios ofrecidos por la Biblioteca Nacional de España, la Biblioteca Nacional de Portugal o la Biblioteca del Congreso de Estados Unidos<sup>3</sup>.

De todas las referencias bibliográficas así localizadas procede mencionar en primer lugar *El portugués Esteban Gómez al servicio de España* (1908), obra del chileno José Toribio Medina Zavala, que a pesar de sus más de cien años de existencia sigue siendo la obra de referencia en lo que a nuestro protagonista se refiere. Así lo reconoce también Louis André Vigneras, autor del artículo *El viaje de Esteban Gómez a Norte América* (1957), la otra gran fuente de información que hemos encontrado sobre el piloto luso tras la obra de Medina Zavala. Nicolás Toscano Liria repasa estas dos obras en su artículo *España y Portugal en la exploración de la costa atlántica de Norte América. Compilación de datos sobre Esteban Gómez* (2016), la obra más actual sobre el piloto portugués que hemos encontrado.

Interesante resulta también a nuestro propósito el trabajo *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate* (1981), de Demetrio Ramos Pérez, en el que se cita a Vigneras y se hace un completo repaso a los viajes de descubrimiento y rescate españoles, incluido el que realizó Esteban Gómez a Norteamérica. Por su parte, con *La organización de los grandes descubrimientos españoles en América* (2011), de Jesús Varela Marcos, nos hemos acercado al contexto de la política descubridora llevada a cabo desde España tras 1492, y con *Exploración y conquista del Río de la Plata. Siglos XVI y XVII* (1953), de Julián María Rubio, hemos rastreado la etapa final de la vida del piloto portugués.

En cuanto a las obras que tratan específicamente sobre el personaje, podemos afirmar que, mientras que la de Toscano Liria bebe de las de Medina Zavala y Vigneras, limitándose a recopilar lo que allí se dice sin aportar novedades, éstas, por su parte, lo hacen tanto de fuentes primarias (documentos de archivo de la Casa de Contratación o del Archivo de Simancas) como de textos historiográficos, sobre todo de algunas Crónicas de Indias. Crónicas que tendrán un gran peso en las obras de Medina Zavala y de Vigneras, y que pasamos a comentar muy brevemente a continuación.

---

<sup>2</sup> Gómez, Esteban. En: *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: Real Academia de la Historia, 2013.

<sup>3</sup> Por otro lado, la búsqueda de información sobre Esteban Gómez en los repositorios de tesis doctorales de España y Portugal tuvo un resultado negativo.

*Ásia. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente* es una gran crónica de los viajes portugueses a Asia, agrupados en periodos de diez años (por lo que también es conocida como *Décadas*) y realizada por Joao Barros (Viseu, 1496 – Pombal, 1570), historiador y gramático portugués. No obstante -como veremos- muy poco se dice en sus páginas acerca de Esteban Gómez, tal vez relegado de ellas por encontrarse durante buena parte de su vida profesional al servicio de la por entonces rival España, aspecto éste que se ha tenido en cuenta a la hora de valorar esta fuente.

*Historia General y Natural de las Indias*, de Gonzalo Fernández de Oviedo (Madrid, 1478 – Valladolid, 1557) se ocupa tanto de los hechos de los españoles, como de la naturaleza y gentes con que se encontraron en el Nuevo Mundo<sup>4</sup>. Su autor participó en la exploración de América y coincidió con Esteban Gómez en la expedición de Juan de Ayolas de 1536, por lo que su obra constituye un testimonio de primera mano sobre este pasaje.

*Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano*, fue escrita por Antonio de Herrera y Tordesillas (Cuéllar, 1549 – Madrid, 1626), que como Cronista Mayor de Indias tuvo acceso para su elaboración a valiosas fuentes de información sobre la materia, recopilando numerosos documentos de archivo relativos al Nuevo Mundo y limitándose a tratar acontecimientos completamente transcurridos<sup>5</sup>. Se trataría así de una *Historia oficial*, inspirada por el Estado y muy bien documentada.

*Historia General de las Indias* es una crónica que se ocupa especialmente de la conquista de México, aunque tomando una postura de fervorosa admiración hacia la misma<sup>6</sup> que tiñe de subjetividad al texto. Su autor, Francisco López de Gómara (Gómara, 1511-1566), fue un eclesiástico e historiador que jamás visitó el Nuevo Mundo, pero que mostró un gran interés por los hechos llevados a cabo allí por los españoles.

*Opus epistolarum*, de Pedro Mártir de Anglería<sup>7</sup> (Arona, 1457 – Granada, 1526), reúne las 813 cartas cruzadas por su autor con interlocutores de lo más variado, tanto reales como imaginarios, dando en ellas relación de las noticias que le han llegado sobre diferentes aspectos de la exploración y conquista del Nuevo Mundo. Muchas de estas cartas aportan informaciones de primera mano, valiosas para el historiador en cuanto que algunas de ellas

---

<sup>4</sup> Esteve Barba, 1992: 11.

<sup>5</sup> *Ibidem*, pág. 129.

<sup>6</sup> *Ibidem*, págs. 109-113.

<sup>7</sup> *Ibidem*, págs. 55-64.

son testimonios directos de los protagonistas de dicha exploración y conquista.

*Relación del primer viaje alrededor del mundo*, de Antonio de Pigafetta (Vicenza, 1480 – 1534) narra en primera persona la experiencia vivida por su autor como sobresaliente en la expedición de Magallanes-Elcano<sup>8</sup>, en la que coincidiría con Esteban Gómez. La cercanía de Pigafetta a los hechos que relata aporta a la narración el interés propio del testimonio directo, pero también fuertes dotes de parcialidad, extremo este siempre a considerar, pero en este caso aún en mayor grado, si tenemos en cuenta las grandes tensiones vividas entre los expedicionarios, inmersos en un conflicto entre diferentes facciones.

Por otra parte, para poder valorar la contribución que como explorador hizo Esteban Gómez a los conocimientos geográficos de su época hemos acudido a dos obras. La primera de ellas es *Portugaliae Monumenta Cartographica*, de Armando Cortesão y Avelino Teixeira da Mota, amplia recopilación de la cartografía indiana portuguesa de la Época de los Descubrimientos, en la que nos han llamado la atención, por su relación con este estudio, dos mapas concretos. Uno de ellos<sup>9</sup>, elaborado hacia 1522 y anónimo, aunque atribuido en esta obra a Pedro Reinel, muestra una proyección del hemisferio Sur en la que aparece la costa atlántica de la Patagonia pero todavía no el Estrecho de Magallanes, por lo que sus detalles pudieron ser facilitados por alguien (sospechamos que fue Esteban Gómez) que se quedó a las puertas del estrecho sin cruzarlo. El otro<sup>10</sup>, de 1529, es obra de Diego Ribeiro, cartógrafo portugués al servicio de la Casa de la Contratación. En él aparece rotulada como “*Tiera de Esteva Gomez*” una buena porción de la actual costa Noreste de Estados Unidos.

La segunda obra de tipo cartográfico a la que hemos acudido es el *Islario general de todas las islas del mundo*<sup>11</sup>, del cosmógrafo sevillano Alonso de Santa Cruz (Sevilla, 1505, Madrid, 1567). Se trata de un atlas compuesto por 111 mapas, acompañados de sus respectivas descripciones textuales, que muestra la geografía mundial actualizada por los conocimientos adquiridos en los descubrimientos geográficos europeos llevados a cabo desde inicios del siglo XV hasta mediados del XVI. Uno de esos mapas<sup>12</sup> se ocupa de la “*Tiera qve descvbrio el piloto Estevan Gomez*”, por lo que será también objeto de nuestra atención.

---

<sup>8</sup> Pigafetta, 1985: 16-17.

<sup>9</sup> Cortesão y Teixeira da Mota, 1960: 39. Reproducido como Documento 1 en el apartado 5.1. (Mapas) de este trabajo (pág. 33).

<sup>10</sup> *Ibidem*, pág. 101. Reproducido como Documento 2 en el apartado 5.1. (Mapas) de este trabajo (pág. 34).

<sup>11</sup> Manuscrito digitalizado en la Biblioteca Digital Mundial. Disponible en: <https://www.wdl.org/es/item/10090/>, verificada el 10 de diciembre de 2016.

<sup>12</sup> Reproducido como Documento 3 en el apartado 5.1. (Mapas) de este trabajo (pág. 35).

## **2. La figura de Esteban Gómez a la luz de lo descrito en las fuentes consultadas**

Llegados a este punto podemos decir que el estado de la cuestión ha quedado definido en función de las fuentes citadas en el apartado anterior. No se ha procedido a una labor mucho más profunda, pero que también escaparía del ámbito del presente trabajo, de investigación y descubrimiento de fuentes primarias inéditas que puedan aportar una nueva luz a la cuestión que nos ocupa.

Así pues, una vez realizado el acopio de información mediante la metodología y con las fuentes mencionadas, procedemos a desgranar la trayectoria vital de Esteban Gómez de cara a su posterior valoración. En esta labor prestaremos especial atención a los hechos históricos que vivió, así como al papel que jugó en los mismos, identificando la fuente que ofrece cada información, las lagunas encontradas en su trayectoria y las contradicciones entre las diferentes fuentes. En paralelo nos fijaremos también en sus aportaciones como explorador a la cartografía de la época.

Para ello hemos establecido tres intervalos en la trayectoria del piloto portugués, marcados respectivamente por cada uno de los tres grandes viajes que de él tenemos documentados, esto es: un primer periodo en el que destaca su participación como piloto mayor en la expedición de Magallanes de 1519, que buscaba el paso a la Especería por la costa que se extiende al Sur del Mar del Plata; un segundo periodo marcado por la expedición que bajo su mando continuó con la búsqueda del paso a la Especería, esta vez recorriendo la costa Este de Norteamérica a bordo de la carabela *Nuestra Señora de la Anunciada*; finalmente, un tercer periodo marcado por su exploración del Mar del Plata, el río Paraguay y el Chaco bajo el mando de Pedro de Mendoza y Juan de Ayolas, en la que el piloto portugués acabaría encontrando la muerte.

### **2.1. Primeros años y participación en la expedición de Magallanes**

Al analizar esta primera etapa de la vida del piloto portugués, encontramos un gran contraste entre el profundo desconocimiento que tenemos sobre su vida profesional antes de llegar a España, y su bastante mejor documentada participación en la expedición de Magallanes. No obstante, veremos que su abandono de ésta deja también algunas cuestiones en el aire, relativas tanto a la ruta seguida en el regreso a España como a su reflejo en la cartografía de la época.

### **Origen de Esteban Gómez y primeras experiencias marineras**

Las fuentes consultadas coinciden en el origen portugués de Esteban Gómez, que consideran probado apoyándose en tres documentos que cita Medina Zavala en su obra<sup>13</sup>: el nombramiento como piloto de la Casa de la Contratación de las Indias, efectuado por Carlos I el 20 de abril de 1518, en el que se lee “...y recibir por nuestro piloto a Esteban Gómez, portugués”; la carta de Sebastián Álvarez al rey de Portugal, de julio de 1519, en la que se habla de la armada de Magallanes y de los portugueses (incluyendo como tal a Gómez) que en ella iban; finalmente, la carta de Antonio Brito al rey de Portugal, de mayo de 1523, en la que también se considera a Gómez como portugués. Por otra parte, abundando en el origen luso de nuestro protagonista y afinando más en el mismo, el cronista Joao Barros se refiere a él como “Gómez de Oporto”<sup>14</sup>.

En definitiva, todas las fuentes consultadas que se acercan al origen de Esteban Gómez apuntan en la misma dirección, de manera que consideramos suficientemente avalada la nacionalidad portuguesa de nuestro personaje. En cuanto a la fecha de su nacimiento, es Medina Zavala quien ofrece como hipótesis más probable la de 1484, basándose para ello en un documento del Archivo de Indias, en concreto un pleito de 1530, en el que Gómez es interrogado como testigo y en el que manifiesta contar “cuarenta y seis años poco más o menos”<sup>15</sup>.

Muy poco sabemos de los primeros años como piloto naval del portugués. Las únicas noticias al respecto las proporciona el interrogatorio de 1530 que acabamos de citar. En el mismo, Gómez manifiesta que “algunas veces ha ido en algunas armadas así de Castilla como de Portugal”<sup>16</sup>, lo que apunta a su participación (de la que no tenemos constancia) en expediciones portuguesas, probablemente llevadas a cabo antes de entrar al servicio de la Casa de la Contratación de las Indias, donde es de suponer que hubiera de acudir ya con alguna experiencia marinera previa de cara a ser aceptado, máxime cuando pasaba de los treinta años de edad en el momento en que entró al servicio de dicha Casa. En cualquier caso, las posibles exploraciones en las que participara bajo pabellón luso siguen siendo hoy, a la luz de las fuentes consultadas, materia todavía no abordada por la historiografía.

---

<sup>13</sup> Medina Zavala, 1908: 7-11.

<sup>14</sup> *Ibidem*, pág. 7.

<sup>15</sup> *Ibidem*, pág. 8.

<sup>16</sup> *Idem*.

## **Nombramiento como piloto de la Casa de la Contratación de las Indias y preparación de la expedición de Magallanes**

Para Joao Barros, Esteban Gómez pasó a España en compañía de Magallanes, lo que lleva a Medina Zavala<sup>17</sup> (presuponiendo la camaradería entre ambos) a situar a los dos marinos portugueses en Sevilla el 20 de octubre de 1517, fecha en la que se acredita la estancia allí del segundo de ellos. A los pocos meses Esteban Gómez, bien por una posible mediación de Magallanes ante la Corte, bien por la presentación propia de unos méritos profesionales suficientes (y desconocidos para nosotros) sería nombrado, mediante Real Cédula de 10 de febrero de 1518<sup>18</sup>, piloto de la Casa de la Contratación de las Indias, con un salario de 30.000 maravedíes anuales, y un trato semejante (como se aprecia en el propio documento) al de otros pilotos de su categoría.

A la vista de cómo se desarrollaron los acontecimientos después, parece claro que tanto este nombramiento, como el cercano pero posterior de Magallanes como capitán, estaban encaminados a dotar de personal técnico de mando a la expedición que preparaba la Casa de Contratación de Indias en busca del ansiado paso a la Especería. En este momento se pretendía recorrer la costa Este sudamericana, yendo desde el límite de lo conocido entonces por los castellanos –a la altura del Mar del Plata<sup>19</sup>- hacia el Sur, siguiendo una línea de costa por una ruta que estaba por trazar, con la esperanza de encontrar un cambio en la orientación de la línea de tierra, un recodo o un paso que permitiese virar al Oeste cuanto antes.

A pesar de la amistad inicial que intuía Medina Zavala, las fuentes dejan entrever una complicada relación personal entre Gómez y Magallanes. Lejos de la camaradería que pudiera suponerse a los dos lusos, es posible que en aquel prevaleciera el resentimiento hacia Magallanes. Según Pigafetta<sup>20</sup>, Gómez se mostraba contrariado porque el emperador habría preferido el plan presentado por Magallanes y no el propio, quedando así relegado a la condición de segundón en la empresa proyectada. No obstante, la Corte confirmaría su confianza en él, nombrándole, mediante Real Cédula de 19 de abril de 1519<sup>21</sup>, piloto mayor de la armada que capitanearía Magallanes.

---

<sup>17</sup> *Ibidem*, pág. 9.

<sup>18</sup> *Ibidem*, págs. 10-11. Reproducida como Documento 1 en el apartado 5.2. (Transcripciones de documentos de archivo) de este trabajo (pág. 36).

<sup>19</sup> Varela Marcos, 2011: 261. El Mar del Plata fue bautizado como *Mar de Solís* en honor a la expedición que éste llevó allí a cabo en 1515-16 y en la que acabaría perdiendo la vida.

<sup>20</sup> Pigafetta, 1985: 73.

<sup>21</sup> Medina Zavala, 1908: 13.

### **Esteban Gómez, piloto mayor en la expedición de Magallanes**

La armada capitaneada por Magallanes, con Esteban Gómez como su piloto mayor, partió de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519 con una dotación de cinco barcos y unos 240 hombres. Su misión era encontrar un paso que llevara a la Especería por la ruta del Oeste, respetando así la zona de influencia que el Tratado de Tordesillas otorgaba a Portugal. A pesar de que se han perdido los diarios de Magallanes y Elcano, la expedición está bien documentada<sup>22</sup> y por su trascendencia ha sido ampliamente estudiada. Por nuestra parte, sin querer entrar a fondo en los detalles de la misma, y ciñéndonos a aquello que a nuestro protagonista más concierne, hemos de comenzar comentando que pronto se dieron síntomas de una mala relación entre Magallanes y otros capitanes y pilotos de la armada que, sin duda, tampoco ayudaron a reducir el resentimiento que según Pigafetta sentía Gómez hacia aquel.

Según comenta Medina Zavala basándose en una carta -que cita<sup>23</sup>- de Juan López de Recalde al Obispo de Burgos, ya a la altura de la costa de Guinea se produjo un encontronazo entre Magallanes y Juan de Cartagena por motivo de una salva, un tanto burlona, que éste le habría dedicado a aquel. Cartagena, que mantendría con Magallanes fuertes diferencias en cuanto al desarrollo de la empresa que tenían entre manos, era el capitán de la *San Antonio*, la nave de mayor capacidad de la armada y veedor general de la misma, además de influyente amigo de Juan Rodríguez de Fonseca, el auténtico director de la política descubridora castellana.

La expedición llegó a Río de Janeiro el 13 de diciembre de 1519, costeando desde allí hacia el Sur y sobrepasando el límite de lo geográficamente conocido, situado entonces, como ya se ha dicho, a la altura del Mar del Plata o *Mar de Solís*. Así continuaron, sin encontrar paso alguno y cada vez con peores condiciones climáticas y de navegación, hasta llegar al ya muy meridional puerto de San Julián (que se sitúa a unos 49° de latitud Sur) donde recalarían el 31 de marzo de 1520 y en donde invernarían durante cinco meses<sup>24</sup>.

En San Julián tendría lugar la quiebra de la cadena de mando de la expedición, con la sublevación de los capitanes de tres de las naves (Cartagena, de la *San Antonio*; Quesada, de la *Concepción* y Mendoza, de la *Victoria*), que ante las dificultades que se atisbaban en la

---

<sup>22</sup> Varela Marcos, 2011: 261.

<sup>23</sup> Medina Zavala, 1908: 17.

<sup>24</sup> Varela Marcos, 2011: 262.

navegación por zonas tan remotas como aquellas, eran partidarios de abandonar la ruta Sur que llevaban y poner, desde San Julián, rumbo al Cabo de Buena Esperanza, para llegar desde allí a las Molucas a través del Índico. A pesar de la entidad de los sublevados, Magallanes lograría hacerse con la situación, apoyándose en la lealtad de su sobrino Álvaro de Mezquita y ejerciendo una muy expeditiva represión de la rebelión, que se saldó con la ejecución de Quesada y Mendoza y el abandono de Cartagena y de un clérigo fiel en el desolado Puerto de San Julián, donde quedaron, sin posibilidades prácticas de sobrevivir por sí mismos, cuando la expedición retomó rumbo Sur en agosto de 1520.

La purga sufrida obligó a una reorganización del mando, en la que se premió la lealtad de Mezquita otorgándole la capitanía -vacante tras la caída de Cartagena- de la *San Antonio*, nave en la que Esteban Gómez sería recolocado como piloto. Como apunta Medina Zavala en su obra<sup>25</sup>, este hecho bien pudo incrementar el supuesto resentimiento de Gómez hacia Magallanes, al verse aquel en cierto modo postergado con la maniobra, ya que como piloto mayor resultaba más apropiado que fuera destinado a la nave capitana, la nao *Trinidad*. En cualquier caso y por lo que vamos viendo, cabe cuestionarse hasta qué punto fue sincera, o forzada por las contingencias propias de la sublevación, la lealtad que Gómez demostró a Magallanes en aquellos momentos.

### **Exploración del estrecho, abandono de la expedición y regreso a España**

La expedición continuó su navegación hacia el Sur alcanzando, el 22 de octubre de 1520, el que llamaron *Cabo de las Once Mil Vírgenes*, que marcaba la entrada de una lengua de agua que tal vez fuera el paso que buscaban. Tras la exploración previa de la misma, encargada a las naves *Concepción* y *San Antonio*, se comprobó que la entrada bien podía corresponder al estrecho buscado, ya que allí el agua seguía siendo salada y penetraba mucho y con gran corriente en la tierra, no encontrando dichas naves su término<sup>26</sup>.

Así las cosas, Magallanes hizo recuento de provisiones y reunió a sus capitanes y pilotos, anunciándoles su idea de continuar avanzando por el estrecho que se les abría. En la reunión contó con el apoyo de todos ellos, excepto de Esteban Gómez, que manifestó su opinión contraria al respecto. El piloto argumentó que seguir adelante sin tener en cuenta lo

---

<sup>25</sup> Medina Zavala, 1908: 19.

<sup>26</sup> *Ibidem*, págs. 20-21.

escaso de las provisiones y las exigencias que tendría la navegación por aquellas difíciles aguas ponía en riesgo la vida de todos y que convenía más el regreso a España para que allí, con la información obtenida, se preparase una nueva expedición con mayores garantías de éxito.

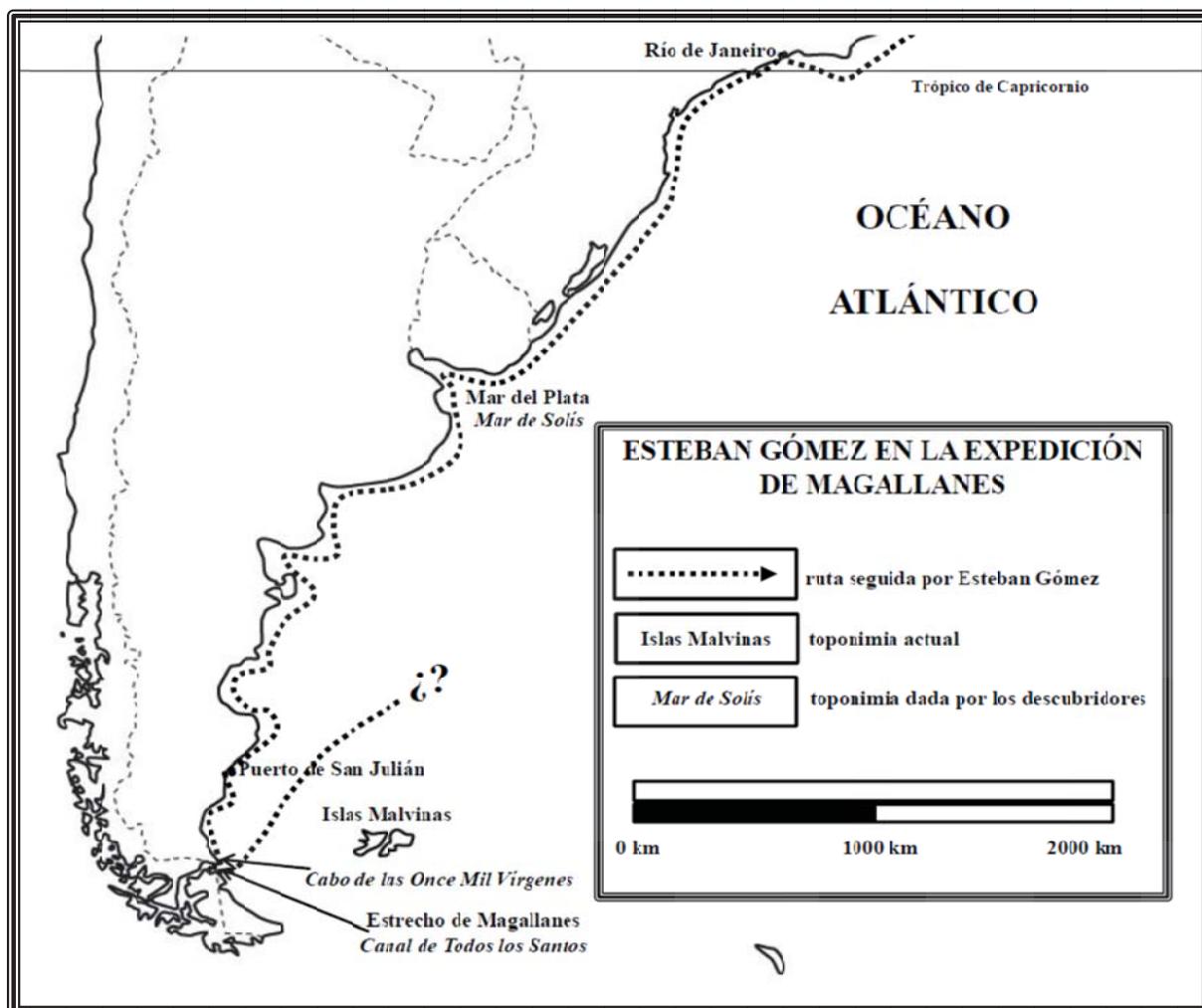


Figura 1: Ruta seguida por Esteban Gómez en su participación en la expedición de Magallanes.

Esta pública falta de apoyo a sus pretensiones irritó a un inamovible Magallanes, que prohibió debatir más del tema y ordenó seguir adelante<sup>27</sup>. Después de más de 50 leguas andadas por el estrecho, ordenó a la *San Antonio* anticiparse por un brazo de mar que se abría hacia el Sureste y regresar a los tres días para dar noticia de lo que por allí habían encontrado. Distintas versiones nos han llegado de lo que sucedió a continuación.

<sup>27</sup> *Ibidem*, pág. 22.

Según el cronista Fernández Oviedo<sup>28</sup>, la nave pilotada por Esteban Gómez cumplió con el encargo, pero al regresar no encontró a sus compañeros, por lo que se hicieron señales prendiendo lumbres en la costa y disparando algún tiro, esperando ser detectados por ellos. Tras unos días así, sin obtener ningún resultado y ante la intención del capitán Mezquita de continuar con la búsqueda de sus compañeros, triunfó una rebelión a bordo que, encabezada por Esteban Gómez y el escribano Jerónimo Guerra, exigía el regreso a España. Tras la trifulca formada, en la que tanto Gómez como Mezquita saldrían levemente heridos, la nave, en manos ya de los amotinados, emprendería el regreso a España con un Mezquita depuesto y preso y al parecer también víctima de un crudo trato por parte de sus captores.

Pigafetta, por su parte, discrepa de la versión ofrecida por Oviedo, y defiende que Gómez ya estaba concertado con algunos de sus compañeros para que, en cuanto oscureciera tras internarse por el brazo de mar mencionado, rebelarse, aprisionar al capitán y desandar el camino sin que las naves que les esperaban se dieran cuenta de ello, saliendo así del estrecho camino de España<sup>29</sup>.

En cuanto al recorrido de regreso, éste se nos muestra con contradicción entre las fuentes: si en la carta de López de Recalde -que ya hemos mencionado<sup>30</sup>- se asegura que volvieron a España “derechamente”, para Oviedo<sup>31</sup> lo hicieron previa parada en la costa de Guinea en busca de agua. Sea como fuere, la nave de Esteban Gómez regresó a España abandonando la expedición de Magallanes de una forma, como hemos visto, bastante oscura.

Según Herrera<sup>32</sup>, tras arribar al puerto de Sevilla el 6 de marzo de 1521, la Casa de la Contratación enseguida pidió explicaciones de lo sucedido a los recién llegados, que contaron su versión cargando las tintas en la brutalidad de Magallanes y acusando a Mezquita de ser su instigador. El tribunal acabó por encarcelar tanto al capitán depuesto como a los amotinados, a la espera de que se resolviera el proceso que se abrió al respecto, y del que Medina Zavala en su obra lamenta no haber encontrado documentación.

Desconocemos pues cómo se resolvió la situación. Por lo que el historiador chileno expone en su obra, Gómez no participó durante los meses inmediatos a su regreso en nuevas misiones y estuvo algún tiempo preso en Burgos, aunque como mucho hasta el 4 de octubre

---

<sup>28</sup> *Ibidem*, págs. 24-25.

<sup>29</sup> Pigafetta, 1985: 73.

<sup>30</sup> Medina Zavala, 1908: 17.

<sup>31</sup> *Ibidem*, pág. 26.

<sup>32</sup> *Ibidem*, págs. 27-29.

de 1521, ya que en esa fecha una Real Cédula—cuya transcripción aporta<sup>33</sup>— ordena a la Casa de la Contratación de las Indias que se le pague el salario que le correspondía como piloto de la misma, ya que se le había devuelto al servicio activo a la espera de recibir una nueva misión, en tanto se resolvía el proceso a la tripulación de la nao *San Antonio*.

### **El reflejo del regreso de Esteban Gómez a España en la cartografía histórica**

La información geográfica que traía Gómez a su regreso a España (año y medio antes de que lo hiciera Elcano) era valiosísima. Por una parte servía para cartografiar un extenso tramo de costa antes desconocido, el que va del Mar del Plata al Estrecho de Magallanes. Por otra, inducía a la búsqueda de un paso por otras latitudes, ya que el estrecho encontrado, aun suponiendo que fuera practicable, resultaba de muy arriesgada navegación y muy lejano, lo que encarecía mucho una posible ruta por allí hacia la Especería.

Esta información geográfica enseguida debió ser volcada sobre la cartografía realizada por la Casa de la Contratación, en especial sobre el Padrón Real, actualizado inmediatamente con los datos que llegaban de las distintas exploraciones. Al respecto, y en lo que a nosotros atañe, un mapa llama nuestra atención. Se trata de una carta anónima<sup>34</sup> hecha hacia 1522 y que debió ser confeccionada con la información suministrada por Esteban Gómez, ya que en la misma aparece reflejado ese tramo de costa no navegado hasta entonces, pero no el *Canal de Todos los Santos*, nombre con el que sus descubridores bautizaron al posteriormente conocido como Estrecho de Magallanes<sup>35</sup>.

No hay constancia de otras navegaciones por aquellas aguas en esos años, por lo que consideramos que el autor de este mapa bebió de las informaciones traídas por Gómez a bordo de la nao *San Antonio* y no de otras.

Por otra parte, sorprende el registro en este mapa de unas islas al Este de la Patagonia que, por su posición, podrían tratarse de las Malvinas. De ser así, es posible que fuera Esteban Gómez quien diera la primera relación de las mismas, ya que hasta 1522 solo tenemos constancia de que navegaran por aquellas aguas las naves de la expedición de Magallanes y únicamente una de ellas, la nao *San Antonio*, que regresó a España con el piloto portugués sin

---

<sup>33</sup> *Ibidem*, págs. 32-33.

<sup>34</sup> Cortesão y Teixeira da Mota, 1960: 39. Carta anónima datada hacia 1522 y atribuida en la obra aquí citada a Pedro Reinél. Reproducida como Documento 1 en el apartado 5.1. (Mapas) de este trabajo (pág. 33).

<sup>35</sup> Varela Marcos, 2011: 264.

atravesar el estrecho, pudo informar de la costa patagónica sin reflejarlo. Todo esto abre de nuevo las puertas a la especulación acerca de la ruta seguida por Esteban Gómez en su regreso a España, ya que ninguna fuente escrita de las consultadas aborda la posibilidad de que el portugués llegara a las Malvinas o diera relación de las mismas.

## **2.2. Exploración de la costa Este norteamericana**

Esteban Gómez se encontraba en Sevilla<sup>36</sup> cuando, el 8 de septiembre de 1522, arribó allí la *Victoria*, llevando a bordo a Elcano y al resto de los maltrechos supervivientes de la expedición magallánica. El éxito de ésta, tanto por sus aportaciones al conocimiento geográfico, como por su rentabilidad desde el punto de vista económico, no podía ocultar los inconvenientes que planteaba la navegación por la nueva ruta abierta -demasiado larga y peligrosa- por lo que el proyecto de encontrar un paso a la Especería, esta vez buscándolo por el Norte, fue tomando consistencia.

En el fondo se trataba de lograr el mismo objetivo, pero esta vez buscando el paso por una costa cuya traza estaba aún por fijar, entre el Norte de La Florida, y la conocida pero poco definida *Tierra de Bacalaos*<sup>37</sup>, por aguas que en parte ya habían sido navegadas por europeos, pero de las que estos habían informado de forma muy fragmentaria. Así, con este fin, se fue preparando una nueva expedición que resultaría útil también para medir hasta qué punto había presencia de naves o asentamientos de otras potencias en aquellas aguas y costas.

### **La capitulación por la que se establecían las condiciones de la nueva expedición**

En la documentación<sup>38</sup> que aporta en su obra Medina Zavala se percibe determinación en la Corona por llevar a cabo el proyecto y se muestra el apoyo que desde la Casa de la Contratación recibió Esteban Gómez en ese momento, en aras a agilizar lo máximo posible la preparación de la expedición. Las condiciones jurídico administrativas bajo las que se llevaría a cabo se plasmaron en la capitulación, dada en Valladolid el 27 de marzo de 1523, que Demetrio Ramos transcribe íntegra en su trabajo *Audacia, negocios y política en los viajes*

---

<sup>36</sup> Medina Zavala, 1908: 35.

<sup>37</sup> El toponímico *Tierra de Bacalaos* se utilizaba para identificar de forma genérica la zona comprendida entre las actuales Terranova, El Labrador y Nueva Escocia.

<sup>38</sup> Medina Zavala, 1908: 32-37. Se trata de documentación relativa al pleito que por aquel entonces mantenía Esteban Gómez con su administrador, en la que la corona pide agilizar al máximo su tramitación.

*españoles de descubrimiento y rescate*<sup>39</sup>. Para el americanista vallisoletano, se trata de “una licencia típica para la realización de un viaje de descubrimiento y rescate”<sup>40</sup>, con la peculiaridad de que tal vez sea esta la primera resolución emanada de un Consejo de Indias recién creado.

En ella se otorgaba licencia para “yr a descubrir el Catayo Oriental, de que tenéis noticia y relación por donde hacéis fundamento descubrir hasta las nuestras islas de Maluco”, ordenando el rey armar una carabela que con ese fin capitanearía Esteban Gómez, sujeto a unas condiciones definidas en la propia capitulación: debería guardarse total sujeción a lo dispuesto en el Tratado de Tordesillas, respetando la zona de influencia portuguesa; la corona se haría cargo de costear durante un año armas y víveres de la carabela, cosa poco habitual entonces<sup>41</sup>; se autorizaba a realizar rescate a todos los miembros de la expedición, eximiendo de gravamen (a excepción del pago de la veintena) hasta un tope de 200 ducados así ganados (por encima de este beneficio se retendría el quinto real); finalmente, la capitulación contemplaba conceder un adelanto del sueldo como piloto de la Casa de la Contratación a Gómez, para que pudiera aportarlo a la compañía que se formaba para adquirir el barco.

A pesar del cuidado puesto en estos detalles, la capitulación deja sin especificar la zona concreta de exploración, aunque, tal como nos recuerda Medina Zavala<sup>42</sup>, pocas zonas quedaban ya por explorar de la fachada atlántica del continente americano, y estaban en el Norte. Pedro Mártir de Anglería nos aclara, en una carta suya al Arzobispo de Cosenza fechada a 14 de julio de 1523<sup>43</sup> que: “[a Esteban Gómez] se le está preparando una sola nave carabela, pues no llevará más orden que ver si en las varias revueltas y vastos rodeos de este nuestro Océano, se encuentra salida para ir al que comúnmente llaman el Gran Can”, y concluye:

Hay tal furor en buscar ese estrecho, que se exponen a mil peligros, pues cualquiera que lo encontrara, si se puede encontrar, obtendrá en sumo grado la gracia del César y gran autoridad. Porque si se hallara paso del Océano Austral al Septentrional, sería más fácil el viaje a las islas que crían los aromas y las perlas. Y no valdría la empeñada cuestión con el Rey de Portugal... Pero hay poca esperanza del estrecho.

---

<sup>39</sup> Ramos Pérez, 1981: 555. Reproducida como Documento 2 en el apartado 5.2. (Transcripciones de documentos de archivo) de este trabajo (pág. 37).

<sup>40</sup> *Ibidem*, pág. 326.

<sup>41</sup> Gómez, Esteban. En: Diccionario Biográfico Español. Madrid: Real Academia de la Historia, 2013.

<sup>42</sup> Medina Zavala, 1908: 43.

<sup>43</sup> *Ibidem*, pág. 44.

López de Gómara, acotando aún más la zona de búsqueda del paso, donde se dirigiría la expedición, la sitúa al norte de La Florida y el propio Carlos I, en una Real Cédula que rescata Medina en su estudio afirma que “mandamos armar [la nave de Gómez] para descubrir toda la costa desde la Florida hasta la Bacalaos”<sup>44</sup>.

### **Los preparativos de la expedición**

La de Esteban Gómez iba a ser la primera expedición gestionada desde la recién creada Casa de la Contratación de La Coruña, que se volcaría en su organización. En cuanto a los preparativos de la misma, Medina Zavala nos habla de su financiación. Según una Real Cédula de 14 de abril de 1523<sup>45</sup>, el coste de la carabela, armada y abastecida para un año, se estimó en 1500 ducados, que debían costearse a partes iguales entre fondos de la Casa de la Contratación de las Indias y fondos de particulares, principalmente de mercaderes y armadores, pero también del propio Esteban Gómez, que aportaría el adelanto de sueldo de 200 ducados del que ya tratamos. También nos habla el historiador chileno de la impaciencia del monarca por que se finalizaran los preparativos y arrancara la expedición, que se desprende de la lectura de varios documentos de archivo que aporta<sup>46</sup>, fechados en distintos momentos de la primavera de 1523, en los que el rey ordena agilizar la construcción de la nave y su apresto, y se muestra generoso en mercedes para con los expedicionarios en caso de alcanzar el éxito en la empresa.

Vigneras<sup>47</sup>, sacando a la luz documentación del Archivo de Indias, indaga en lo relativo al barco que iba a capitanear Esteban Gómez, la carabela *Nuestra Señora de la Anunciada*. Construida para la ocasión en los astilleros de Bilbao, superó el tonelaje y el coste inicialmente previstos, alcanzando las 75 toneladas y los 1900 ducados. En julio de 1524 se le daban los últimos retoques y era equipada bajo la supervisión del piloto portugués. La dotación de la nave incluía armamento, un amplio surtido de mercaderías para rescatar (telas, hilos, utensilios metálicos, espejos, etc.) y diferentes útiles náuticos, como un par de cartas de marear “probablemente hechas por Diego Rivero”<sup>48</sup>.

---

<sup>44</sup> *Ibidem*, pág. 47.

<sup>45</sup> *Ibidem*, págs. 53-54.

<sup>46</sup> *Ibidem*, págs. 54-56.

<sup>47</sup> Vigneras, 1957: 190-191.

<sup>48</sup> *Ibidem*, pág. 191.

La tripulación de la nave estaba formada por Esteban Gómez -capitán y piloto- y por otros 28 hombres, entre ellos marineros, artilleros, o un intérprete, al parecer un portugués familiarizado con la lengua de la Especería. También había representantes de algunos de los que, como Cristóbal de Haro, habían invertido en la empresa y querían vigilarla de cerca. Como contador y segundo en el mando se eligió a Pedro de Luna.

### **Grado de conocimiento de la costa Este de Norteamérica en el momento previo a la realización del viaje**

A la altura de 1524 no pocos habían sido los navegantes europeos que se habían aventurado a reconocer la costa Este norteamericana, aunque el escaso éxito obtenido por muchos de ellos hizo que, en palabras de López de Gomara, “no quedara memoria de todos, especialmente de los que navegaron hacia el norte, costeando las Bacalaos y tierra del Labrador”<sup>49</sup>. Tanto Medina Zavala como Toscano Liria (éste siguiendo al primero) hacen un completo repaso de aquellos que antes que Esteban Gómez navegaron por allí. Este fue el caso de Juan Caboto, que bajo patente de Enrique VII y saliendo de Bristol, llegó a las costas del Labrador en 1497. Dos años más tarde Caboto pudo recorrer desde Terranova a la Florida al mando de una flota de cinco naves, aunque de este viaje no se conserva relación alguna y se desconoce cuál fue su desenlace.

El mapa de Juan de la Cosa<sup>50</sup>, de 1500, muestra (con las leyendas *Cabo de Inglaterra* y *Mar descubierta por los ingleses* que allí se leen) cómo las andanzas inglesas por esa costa eran ya entonces conocidas en España. Entre 1500 y 1501 los hermanos Corterreal, partiendo de Lisboa, habían explorado la costa oriental de Terranova, donde acabarían desapareciendo, y a donde irían en su búsqueda –sin éxito- otras naves portuguesas. Posteriormente, durante las dos primeras décadas del siglo XVI, bretones, ingleses y portugueses se acercaron a aguas del Labrador y Terranova en numerosas y escasamente documentadas expediciones<sup>51</sup>.

Los españoles, por su parte, también planearon durante esos años algunas expediciones a la zona<sup>52</sup>, aunque de ordinario –sirva como ejemplo el caso de la autorizada a Alonso de Ojeda en 1500- éstas se quedaron solo en la fase de proyecto. Otras veces

---

<sup>49</sup> Medina Zavala, 1908: 64.

<sup>50</sup> Varela Marcos, 2011: 179-205.

<sup>51</sup> Medina Zavala, 1908: 65-66.

<sup>52</sup> *Ibidem*, págs. 67-84.

consistieron en breves incursiones desde La Española, habitualmente para capturar indígenas en la costa de La Florida, región que había sido explorada por Ponce de León en 1512 y 1521 alcanzando el límite de los 26° de latitud Norte. En 1519 la expedición de Francisco de Garay, partiendo de Jamaica, buscaría el paso a la Especería por la costa que discurre entre la Florida y la desembocadura del Misisipi y, hacia 1523, Vázquez de Ayllón exploraría la costa situada al Norte de la Florida, a lo largo de las actuales Carolina del Norte y Carolina del Sur.

### **El desarrollo del viaje: fecha de partida, duración, itinerario y regreso**

La expedición de la carabela *Nuestra Señora de la Anunciada* está recogida en mayor o menor medida por varios cronistas de Indias, que lejos de coincidir, difieren en algunos de sus aspectos clave como son la fecha de partida y el itinerario seguido. En cuanto al primero de estos aspectos, el *Diccionario Biográfico Español* de la Real Academia de la Historia se inclina por agosto de 1524 para señalar la salida de Esteban Gómez de La Coruña, que Vigneras, en cambio, sitúa en la ciudad gallega el 24 de septiembre de ese mismo año<sup>53</sup>.

En cuanto al itinerario seguido, hay que tener en cuenta que la relación escrita del viaje que pudiera haber sido hecha por Gómez, de haber existido, no ha sido encontrada, con lo que, en ausencia de un testimonio de primera mano, hemos de recurrir a diferentes Crónicas de Indias, que nos informan del recorrido seguido con –como se ha dicho– contradicciones entre las mismas.

Mártir de Anglería se ocupa poco de este viaje, aunque da relación del regreso de la carabela *Anunciada* al puerto de La Coruña, donde se habría producido una anecdótica confusión al extenderse erróneamente que el barco venía cargado de clavo, cuando lo hacía, como veremos, de esclavos<sup>54</sup>. Fernández Oviedo, aunque anuncia que tratará en extenso el viaje de Gómez, se limita a dar algunos detalles del mismo<sup>55</sup>, como que alcanzó los 40 o 41 grados de latitud Norte, aunque en su obra *Historia general* lleva este límite hasta los 42° 30′.

López de Gómara y Herrera<sup>56</sup> muestran sus reservas acerca de si lo recorrido por Esteban Gómez no lo hubiera sido antes por otros marinos, como Caboto. En cuanto al itinerario seguido, para Herrera la expedición alcanzó directamente la costa Este

---

<sup>53</sup> Vigneras, 1957: 195.

<sup>54</sup> Medina Zavala, 1908: 95.

<sup>55</sup> *Idem*.

<sup>56</sup> *Ibidem*, pág. 98.

norteamericana, donde habría abordado a latitudes muy altas, hacia los 42° y 30', yendo luego de Norte a Sur, hasta La Florida y de allí vía Cuba, a España. Precisando más y siguiendo a Herrera, Medina Zavala considera que *La Anunciada* llegó directamente desde La Coruña a algún punto de la actual Terranova, desde donde se dirigiría al sur costeando, reconociendo la *Isla Cape Bretón* y el *Río de los Gamos*, lugar donde recogerían algunos indios que acabarían trayendo a España, previo paso por Florida y Cuba<sup>57</sup>.

Esta versión del recorrido no convence a Vigner, que considera más factible que la expedición se hubiera dirigido en primer lugar a Florida, avanzando desde allí hacia el Norte, rebasando el cabo Code y llegando hasta poco más allá de los 42 ° de latitud Norte, a la altura de las actuales Nueva Escocia o Nueva Brunswick<sup>58</sup>.

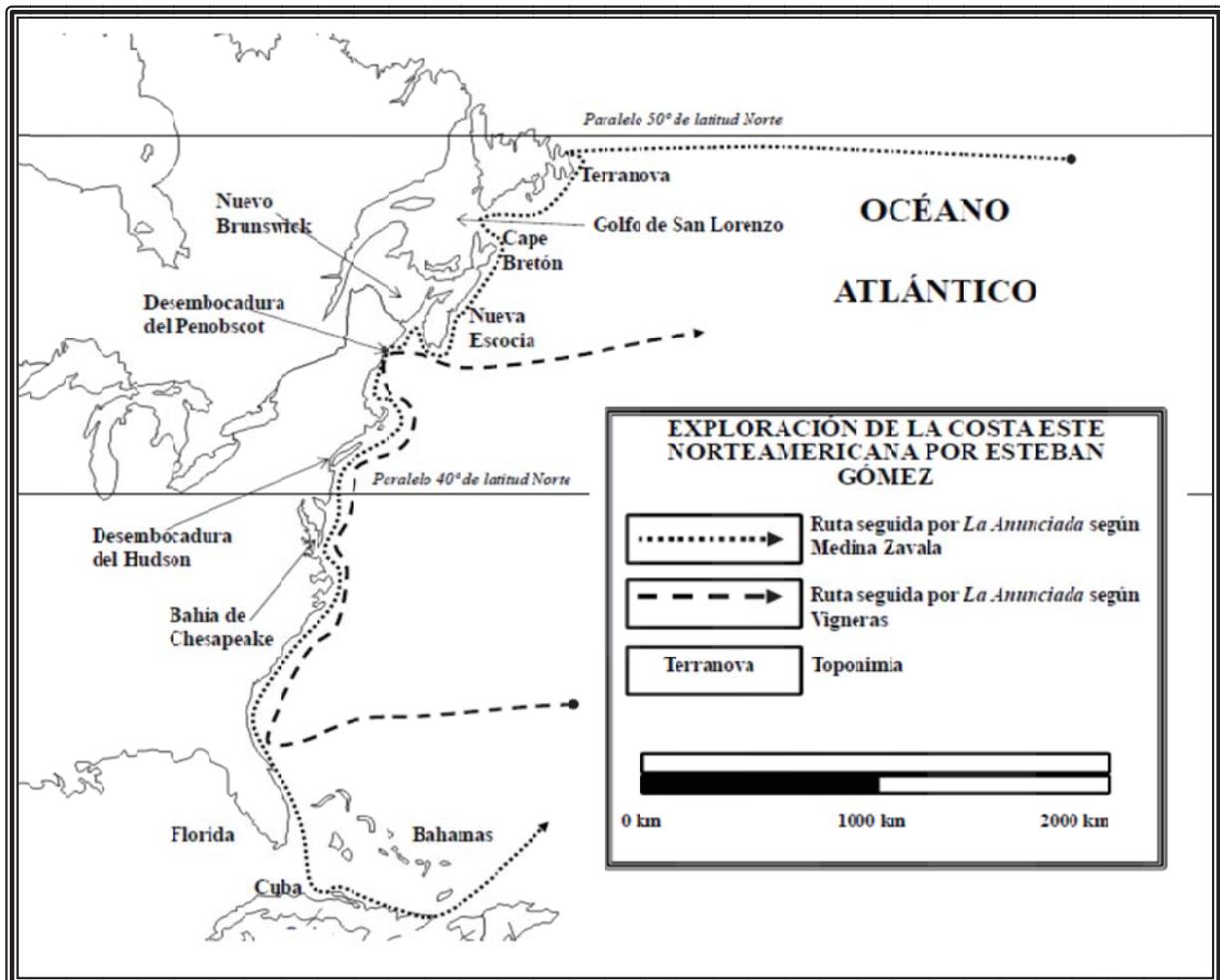


Figura 2: Ruta seguida por Esteban Gómez en la expedición de *La Anunciada*.

<sup>57</sup> *Ibidem*, pág. 99.

<sup>58</sup> Vigner, 1957: 196.

En cuanto al límite septentrional alcanzado por la expedición, Santa Cruz consigna los 43°/44° de latitud Norte<sup>59</sup>, pero también habla de tierras situadas más allá, como la llamada *Bahía de Bretones*, o se refiere a otras que bien pudieran configurar la entrada al Golfo de San Lorenzo, lo que llevaría ese límite hasta los 46°/48° de latitud Norte. No obstante, las informaciones sobre esas tierras tan septentrionales tal vez le vinieran al cronista por cauces diferentes a Esteban Gómez.

En cualquier caso, para Santa Cruz, el piloto portugués avanzó hacia el Norte hasta un punto en que vio que, aunque posiblemente existiera un paso más adelante, este sería impracticable por el frío, ya que a esas latitudes las condiciones meteorológicas hacían cada vez la navegación más peligrosa, cuando no directamente inviable.

Finalmente, Medina Zavala<sup>60</sup> toma partido por el límite propuesto por Alonso de Santa Cruz, de quien valora su cercanía con el portugués, que pudo haberle proporcionado en persona información de primera mano al respecto. Además, el historiador chileno considera que no cabe duda de que la *Anunciada* alcanzó la entrada del Golfo de San Lorenzo (a una latitud cercana a los 49° Norte) siendo además la primera nave en explorar la costa que discurre entre las actuales Bahía de Chesapeake y Nueva Escocia. De todas formas hemos de concluir que, dadas las lagunas y contradicciones que se aprecian en las fuentes que acabamos de comentar, el límite latitudinal al que por el Norte llegó la expedición se encuentra aún por determinar.

Las fuentes coinciden, eso sí, en que la expedición se desarrolló a lo largo de unos 10 meses y que finalizó con su regreso a La Coruña, aunque encontramos diferencias en las fechas que proponen para la arribada al puerto gallego. Así, según el *Diccionario Biográfico Español* ésta habría tenido lugar en junio de 1525, mientras que Vigneras<sup>61</sup>, precisando más, considera que se habría producido el 21 de agosto de 1525. Al parecer, la nave volvió en buen estado y con buena parte de la carga con la que había salido. Como refleja el inventario<sup>62</sup> que aporta Vigneras en su estudio, fueron pocos los proyectiles gastados, lo que sería señal de no haberse visto involucrados en grandes escaramuzas, pero pocas también las mercaderías intercambiadas, muestra por su parte del escaso trueque llevado a cabo.

---

<sup>59</sup> Medina Zavala, 1908: 102-104.

<sup>60</sup> *Ibidem*, pág. 105-108.

<sup>61</sup> Vigneras, 1957: 196.

<sup>62</sup> *Ibidem*, pág. 195.

### Las diferentes descripciones de lo hallado en la exploración

Alonso de Santa Cruz, coetáneo y conocido de Gómez, proporciona en su *Islario general del mundo* vivas descripciones de las tierras y gentes que se encontraron los expedicionarios de la *Anunciada*. Santa Cruz habla de una costa con numerosas islas en sus cercanías y con un ancho y caudaloso río por el que se internaron, observando una tierra de fértil naturaleza tanto en árboles como en pesquerías y en caza, siendo muy abundantes los gamos, razón ésta por la que el río fue bautizado con dicho nombre.

La identificación hoy del *Río de los Gamos* resulta complicada. Para Medina Zavala<sup>63</sup> se trataría del Penobscot, río que baña el Estado de Maine, en Estados Unidos. En cambio, para Toscano Liria<sup>64</sup>, atendiendo al mapa y los comentarios que hace Santa Cruz en su *Islario* y a los mapas de Diego Ribeiro que recogen la geografía dada a conocer por esta expedición, probablemente se trate del río Hudson. Además –considera- se trataría de la primera descripción de este río de la que se tiene constancia.

En cuanto al contacto mantenido con los indígenas -como hemos visto no especialmente violento ni lucrativo- cuenta Santa Cruz<sup>65</sup> que aquellas tierras estaban habitadas por indios, sobre todo durante el verano, cuando acudían allí desde otros lugares para aprovechar la temporada estival de pesca, y que los de *La Anunciada* trajeron algunos de ellos a España. Al respecto, Oviedo asegura que Gómez se encontró con indios a los que describe como “de mayor estatura que los de Tierra Firme”<sup>66</sup> y habitantes de una tierra rica en caza y pieles.

Según Herrera, “tomó Esteban Gómez cuantos indios pudieron caber en su carabela y los trajo a Castilla contra las órdenes y voluntad del rey, sin haber hallado el paso para el Catayo”<sup>67</sup>. Así, seguramente tras desistir de la búsqueda del estrecho, Esteban Gómez recurrió a la captura de indios para intentar, con su trata, mejorar la rentabilidad de una expedición que desde el punto de vista de los negocios estaba siendo un fiasco<sup>68</sup>.

---

<sup>63</sup> Medina Zavala, 1908: 111.

<sup>64</sup> Toscano Liria, 2016: 45.

<sup>65</sup> Medina Zavala, 1908: 101.

<sup>66</sup> *Ibidem*, pág. 97.

<sup>67</sup> Vigner, 1957: 195.

<sup>68</sup> *Ibidem*, pág. 200. El fiasco económico de la expedición fue tal que, según cuenta Vigner, el Consejo de Indias ordenó la venta de la carabela para pagar con los ingresos obtenidos los sueldos pendientes de la tripulación.

Para Vigner as al menos 58 indios llegarían vivos a España, donde fueron puestos en libertad por las autoridades<sup>69</sup>. Tras su bautizo, muchos de ellos serían puestos bajo la tutela de los vecinos de La Coruña, siendo acogidos principalmente por familias de posición acomodada.

### **El reflejo del viaje de Esteban Gómez a Norteamérica en la cartografía histórica**

El fiasco económico que supuso la expedición se vio compensado por el interés de la información geográfica obtenida, gracias a la cual se descartaba la existencia de un paso practicable que comunicara los océanos Atlántico y Pacífico por el Norte y se acababa de definir el trazado de la costa Este norteamericana, entre Florida y la Tierra de Bacalaos.

La información debió ser inmediatamente trasladada a los cartógrafos de la Casa de la Contratación para que actualizaran el Padrón Real. Uno de ellos, Diego Ribeiro, que se encontraba en La Coruña en el momento del regreso de Esteban Gómez<sup>70</sup>, recogería las novedades traídas por éste en una serie de seis célebres mapas elaborados entre 1525 y 1530. Es interesante observar cómo mientras que en el primero, datado en 1525, aparece ya reflejado el viaje de nuestro protagonista al figurar la línea de costa descubierta, pero aún sin toponimia, en el quinto mapa de dicha serie, llamado *de Weimar* y fechado en 1529, se etiqueta ya la costa Este norteamericana recorrida por el portugués como “*Tiera de Esteva Gomez*”<sup>71</sup>.

También podemos encontrar la huella de este viaje en el *Islario General de todas las islas del mundo*, de Alonso de Santa Cruz. Uno de los mapas que contiene está dedicado a la “*Tiera qve descvbrio el piloto Estevan Gomez*”<sup>72</sup>, que aparece como una franja costera con numerosas islas en sus cercanías. Entre los ríos que allí desembocan el mapa recoge el de *los Gamos*, pero de una forma que, a nuestro juicio, no permite asegurar si este se corresponde con el Hudson, con el Penobscot o con cualquier otro.

---

<sup>69</sup> *Idem*. Vigner as apunta al respecto que los indios capturados “como vasallos del rey de Castilla, no podían ser considerados esclavos”.

<sup>70</sup> *Ibidem*, págs. 201-203. Según Vigner as el cartógrafo Diego Ribeiro acogió incluso a uno de los indios traídos por Esteban Gómez a bordo de *La Anunciada*.

<sup>71</sup> Cortesão y Teixeira da Mota, 1960: 101. Reproducido como Documento 2 en el apartado 5.1. (Mapas) de este trabajo (pág. 34).

<sup>72</sup> Reproducido como Documento 3 en el apartado 5.1. (Mapas) de este trabajo (pág. 35). Una copia más moderna de este mapa aparece también en el libro de Medina Zavala.

### 2.3. Años finales, exploración del Mar del Plata y fallecimiento en El Chaco

La última etapa de la vida de Esteban Gómez se extiende desde su regreso a La Coruña, en 1525, hasta su muerte a orillas del río Paraguay, en 1538. En este periodo nos consta su concurso en algunos proyectos frustrados, su petición (satisfecha) de que se le concediera un escudo de armas y su participación en la armada que bajo el mando de Pedro de Mendoza y Juan de Ayolas exploraría el Mar del Plata y la región del Chaco. Se trata de una etapa poco documentada de la vida del portugués, que muestra hoy algunas lagunas (como la de su posible participación en un viaje al Marañón) siendo Vignerías quien ha sacado a la luz sus detalles más precisos.

#### Esteban Gómez entre 1525 y 1535

Tal y como nos indica Fernández Oviedo<sup>73</sup>, Esteban Gómez, tras su regreso a La Coruña en 1525, se dirigió a Toledo, donde habría dado relación de su viaje al Emperador y donde también habría sido obligado a liberar a los indios que traía consigo para presentarlos en la Corte. En esa ciudad castellana permanecería al menos hasta abril de 1526<sup>74</sup>.

Un año más tarde, en abril de 1527, se le encarga<sup>75</sup> gestionar desde La Coruña, junto a Juan de Villanueva, el suministro de provisiones y mercaderías a la armada que, mandada por Simón de Alcazaba, se preparaba allí para descubrir y poblar la zona situada al Sur de la gobernación que le había sido concedida a Pizarro. Al parecer, Esteban Gómez intentó que se le confiara el mando de la *San Antonio*, una de las mejores naves de dicha armada, pero sus pretensiones no fueron satisfechas y quedó excluido de participar en la expedición. Tal vez para compensar al portugués por la decepción que debió sentir por este motivo, en 1529 se le concedió una gratificación de quince mil maravedís por los servicios prestados a la Casa de la Contratación hasta ese momento<sup>76</sup>.

Según Medina Zavala, estando Esteban Gómez en La Coruña, un caballero que respondía al nombre de Tagmont le consultó, por encargo del Consejo de Indias, ciertos aspectos relativos a la navegación a la India y al paso del Cabo de Buena Esperanza<sup>77</sup>. Para el

---

<sup>73</sup> Medina Zavala, 1908: 113.

<sup>74</sup> *Ibidem*, pág. 114.

<sup>75</sup> *Ibidem*, pág. 116.

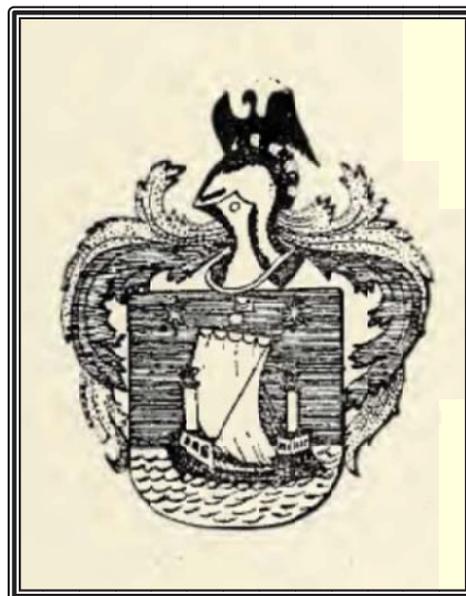
<sup>76</sup> *Ibidem*, pág. 118. Gratificación concedida mediante Real Cédula de 23 de septiembre de 1529.

<sup>77</sup> *Ibidem*, pág. 116.

historiador chileno, que no cita la documentación donde ha encontrado esta información, esto sería un indicio de que Esteban Gómez debía de contar con experiencia marinera en aquellas aguas, lo que apuntaría a su participación en expediciones portuguesas a Asia antes de entrar al servicio de la Casa de la Contratación.

Un documento de esta época parece indicar la participación de Esteban Gómez en una expedición al río Marañón. Se trata de una carta de Carlos V al corregidor de La Coruña<sup>78</sup>, de 30 de mayo de 1533, en la que le ordena cursar informe sobre los indios “cuyo capitán Esteban Gómez trajo en su carabela desde el río Marañón”. Sin embargo, en esta carta se consignan los nombres de muchos de los indios traídos por Gómez en 1525 de su viaje a Norteamérica, que como hemos visto fueron acogidos por los vecinos de aquella ciudad gallega. Por este motivo Vigneras<sup>79</sup> interpreta que la presencia de *río Marañón* en esta carta obedece a un error del escribano, que en su lugar debería haber escrito *río de Santa María*, posiblemente el nombre dado originalmente por el piloto portugués al río de los Gamos.

En 1533 recuperamos el rastro del marino portugués, esta vez en Sevilla. Allí realizaría una propuesta al Consejo de Indias para la construcción de un dique seco cerca de la ciudad, donde se pudieran reparar, mantener y calafatear adecuadamente los barcos<sup>80</sup>. Al parecer la propuesta se quedó en fase de proyecto y no llegó a llevarse a cabo. Un año después, mediante una Real Cédula de 21 de mayo de 1534, se le concede a Esteban Gómez un escudo de armas, tal y como había solicitado el portugués, por los servicios prestados a la Casa de Contratación. Medina Zavala reproduce en su obra esta Real Cédula y fijándose en las descripciones que en ella se dan reconstruye gráficamente lo que debió ser el escudo de armas concedido<sup>81</sup>.



**Figura 3: reconstrucción ofrecida por Medina Zavala del escudo de armas concedido a Esteban Gómez.**

---

<sup>78</sup> Vigneras, 1957: 199.

<sup>79</sup> *Idem*.

<sup>80</sup> Algunos detalles de este proyecto técnico propuesto por Gómez aparecen en: Medina Zavala, 1908: 120-122.

<sup>81</sup> *Ibidem*, pág. 127.

### Participación en la expedición de Mendoza al Plata

En 1535 Pedro de Mendoza solicitó al rey que Esteban Gómez le sirviera como piloto mayor en la armada que estaba organizando para explorar la región del Río de la Plata, de la cual había sido nombrado gobernador y capitán general<sup>82</sup>. Sin duda, la experiencia con que contaba el portugués en cuanto a la navegación por aquellas aguas (que ya conocía por su participación en la expedición de Magallanes, quince años atrás) debió despertar el interés de Mendoza por disponer de sus servicios. También la Casa de la Contratación debió apreciar lo conveniente de la presencia de Esteban Gómez en la armada de Mendoza, ya que accedió a ello dando todo tipo de facilidades y pagando además dos años de salario por adelantado al portugués<sup>83</sup>.

Según Vigneras<sup>84</sup>, que es quien mayores detalles aporta de esta última etapa de la vida de Esteban Gómez, la armada de Mendoza -con el portugués como su piloto mayor- sumaba un total de once naves, que partieron del puerto de Sanlúcar de Barrameda el 24 de agosto de 1535. Cuando llegaron al río de la Plata, en enero del año siguiente, Mendoza se encontraba muy enfermo a causa de la sífilis que padecía, por lo que cedió el mando efectivo de la expedición a Juan de Ayolas.

En octubre de 1536, tras unos meses explorando la región del Plata, Ayolas decidió internarse en el continente a través del río Paraguay. Buscaba así llegar a una sierra – a la que llamaban *de Plata*- de la que había tenido noticias y que al parecer era muy rica en minas de metales preciosos. Para ello se puso al frente de una avanzadilla integrada por una carabela, dos bergantines y unos 170 hombres, entre los cuales se encontraban tanto Esteban Gómez, posiblemente encargado de guiar a la flotilla, como el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, que posteriormente relataría lo que allí vivió en su *Historia General y Natural de las Indias*.

La avanzadilla remontó el curso del río Paraguay alcanzando, después de unos cuatro meses de navegación, un paraje al que denominaron *Candelaria*<sup>85</sup>. En este lugar Ayolas decidió establecer una base donde dejar las naves para continuar camino por tierra. A tal fin construyó un fuerte en el que destacó a cuarenta hombres<sup>86</sup> -que con Martínez de Irala al

---

<sup>82</sup> Rubio, 1953: 101-106.

<sup>83</sup> Medina Zavala, 1908: 124-125.

<sup>84</sup> Vigneras, 1957: 205-206.

<sup>85</sup> Paraje que para Rubio hubo de albergar el núcleo que posteriormente originó una de las principales ciudades de la región. Véase: Rubio, 1953: 128.

<sup>86</sup> Entre los cuales se encontraría el cronista Fernández Oviedo.

frente habían de custodiar los barcos- mientras que él, al mando de los otros 130 hombres, se internaría por tierra a través del Chaco en busca de la codiciada *Sierra de Plata*. Entre estos 130 hombres se encontraba Esteban Gómez, cuyos conocimientos como piloto resultarían útiles, incluso en tierra, para guiar la expedición a través de un territorio desconocido.

### **La muerte de Esteban Gómez**

Según nos cuenta Oviedo<sup>87</sup>, Ayolas y su grupo prolongaron su exploración durante más de un año, tiempo en el que habrían alcanzado la *Sierra de Plata* y encontrado metales preciosos, pero en el que también se habrían visto involucrados en una guerra entre tribus que les acabaría forzando a regresar a Candelaria en busca de provisiones y refuerzos. No obstante, al llegar en la primavera de 1538 al asentamiento español, lo encontraron desierto ya que, después de pasado tanto tiempo desde la partida de Ayolas, Irala y los suyos habían decidido trasladarse, junto con los barcos que custodiaban, a un nuevo enclave aguas abajo de allí, al que llamaron La Asunción<sup>88</sup>.

Ante ese panorama, Ayolas aceptó el cobijo que en su poblado le ofrecieron los indios vecinos a Candelaria, cayendo así en una trampa que estos le habían tendido<sup>89</sup>. Los españoles, confiados por la hospitalidad ofrecida, fueron atacados por sorpresa y resultaron aniquilados en la celada. Al no quedar supervivientes<sup>90</sup> parece claro que entre ellos se encontraría Esteban Gómez, cuyo fallecimiento en la región del río Paraguay parece confirmado por lo expuesto en un documento del Archivo Nacional de La Asunción que Vigneras cita en su trabajo<sup>91</sup>.

En el mismo, fechado el 8 de noviembre de 1542, el alguacil mayor de La Asunción solicita al tenedor de bienes de difuntos que le entregue los que de estos tuviera para proceder posteriormente a su venta, indicando que algunos de los mismos<sup>92</sup> habían pertenecido “al piloto mayor Esteban Gómez, vecino de La Coruña”.

---

<sup>87</sup> Vigneras, 1957: 206.

<sup>88</sup> Enclave que según Rubio fue el origen de la actual capital de Paraguay. Véase: Rubio, 1953: 135.

<sup>89</sup> *Ibidem*, págs. 132-133.

<sup>90</sup> *Idem*. Las noticias de la matanza debieron llegar a los españoles a través de un indio llamado Gonzalo Chaves, “que fue el que más adelante hubo de comunicar a Martínez de Irala el triste fin” de los españoles.

<sup>91</sup> Vigneras, 1957: 206. Vigneras toma este documento del estudio *Los conquistadores del Río de la Plata*, escrito por Ricardo de Lafuente Machain y publicado en Buenos Aires en 1943.

<sup>92</sup> *Idem*. Al parecer, bien poco se recuperó de las pertenencias de Esteban Gómez, en concreto “siete cabos de oro, unos borcuéus viejos negros, un bonete redondo y unas calzas negras”.

### 3. Conclusiones

Como ya anunciamos en la Introducción, este trabajo tiene como objetivo valorar la figura de Esteban Gómez en función de los hechos históricos que vivió, del papel que jugó en los mismos y de sus aportaciones como explorador a la cartografía de la época, además de evaluar el interés y conveniencia de una mayor profundización en su figura. Pues bien, las conclusiones a las que hemos llegado al respecto, una vez llevado a cabo el pertinente estado de la cuestión y tras exponer aquello que sobre el piloto portugués hemos encontrado en las fuentes consultadas, son las que siguen.

#### 3.1. Valoración de la figura de Esteban Gómez en función de los hechos históricos en los que intervino y del papel que jugó en los mismos

A lo largo de estas páginas hemos repasado la vida del piloto portugués, señalando aquellos de sus pasajes sobre los que la historiografía no ha podido aportar luz o lo ha hecho de manera contradictoria. Como se ha visto, la primera etapa de la vida de Esteban Gómez, esto es, la que discurre hasta que entra al servicio de la Casa de Contratación de las Indias, es la más desconocida para nosotros. En este sentido, mientras que la cuestión de su origen luso parece resuelta para la historiografía, las expediciones en que pudiera haber participado antes de hacerlo en la magallánica son, a la vista de este trabajo, materia todavía pendiente de estudio.

Tampoco conocemos los detalles del regreso de Esteban Gómez tras abandonar la expedición de Magallanes. Abandono tan oscuro, por la distinta motivación que le adjudican las fuentes, como revelador del peso que entonces debía tener el piloto portugués en una Casa de la Contratación que le trató de forma bastante benevolente. En cuanto a su expedición a la costa Este norteamericana, la historiografía muestra diferentes versiones, tanto acerca de la ruta seguida, como en la identificación de los lugares explorados, lo que hace que queden en el aire cuestiones como son la máxima latitud alcanzada o la identificación del llamado *río de los Gamos*.

La última etapa de la vida de Esteban Gómez también presenta pasajes dudosos o desconocidos ya que, aunque la participación del cronista Oviedo en la expedición de Ayolas aporta una información de primera mano sobre la misma, quedan detalles por esclarecer relativos a la ruta seguida y los hechos acontecidos en el territorio del Chaco. Detalles por

otra parte de muy difícil averiguación, teniendo en cuenta que el grupo que allí se internó fue exterminado, no quedando supervivientes que pudieran dar testimonio de lo vivido.

Respecto a la trayectoria conocida del piloto portugués, las tres grandes expediciones en las que tenemos constancia que participó tienen un indudable interés para el historiador. En primer lugar porque, al igual que cada una de las teselas de un mosaico contribuyen a definirlo y matizarlo, los tres viajes a los que nos referimos sirven para ilustrar un proceso mayor y de enorme trascendencia histórica, el de la política descubridora llevada a cabo desde España en aquel momento a través de la Casa de la Contratación.

En segundo lugar, por la repercusión histórica que tuvieron, ya que en buena medida supusieron diferentes hitos y como tales presentan un interés añadido: la expedición de Magallanes-Elcano fue pionera en la exploración de la costa que se extendía al Sur del Plata y concluiría con la primera circunnavegación de la Tierra; la enviada a Norteamérica proporcionó las informaciones que ayudaron a definir, por primera vez, toda la línea de costa entre La Florida y El Labrador, y propició que se abandonara la búsqueda de un paso a la Especería por el Norte; la enviada al Plata, por su parte, sería la primera en internarse aguas arriba del río Paraguay, hasta El Chaco.

No obstante, procede plantearse qué aportó a estas tres expediciones la figura de Esteban Gómez. Por lo que aquí hemos visto, su labor como piloto resultó técnicamente irreprochable, en cuanto que fue capaz de guiar las naves que pilotó de forma segura a través de aguas desconocidas. Prueba de ello es que no perdió ninguna de las que sabemos que estuvieron a su cargo, logro muy meritorio teniendo en cuenta las duras exigencias a las que estuvieron sometidas. Además, percibimos una gran dosis de prudencia en el proceder del piloto portugués, especialmente en dos situaciones clave.

La primera de ellas, cuando abandonó la expedición de Magallanes, tras advertir a las puertas del Estrecho que era mucho más seguro volver a España para informar de lo hallado y recomponer la expedición, que proseguir en precario asumiendo grandes riesgos. El tiempo le daría la razón, ya que solamente uno de los tres barcos<sup>93</sup> que atravesaron el Estrecho de Magallanes lograría regresar a España.

---

<sup>93</sup> Varela Marcos, 2011: 263. Antes de llegar al estrecho la nao *Santiago* quedó inutilizada por una tormenta en la zona del puerto de San Julián, aunque se logró salvar a su tripulación. Con la posterior deserción de la nao *San Antonio*, solamente cruzaron el estrecho de Magallanes las naves *Trinidad*, *Concepción* y *Victoria*, y únicamente esta última regresaría a España.

La segunda de las situaciones clave a las que nos referíamos se produce cuando, en vez de obcecarse por encontrar el paso a la Especería por el Norte y continuar la exploración hasta hallarlo, decide regresar a España evitando los riesgos que aparejaba continuar la navegación por aguas tan septentrionales. De esta forma optó por asegurar -en lo posible- que la información geográfica obtenida en la exploración, ya suficientemente valiosa por sí misma, llegara a España.

En ambas situaciones clave observamos que asumió los riesgos propios de la misión encomendada sin caer en la temeridad, actitud que posiblemente salvó entonces su vida y las de los tripulantes a su cargo, pero que tal vez le privó, al igual que pasó a otros muchos a lo largo de la Historia, de una *gloria* a menudo reservada para los más osados.

### **3.2. Valoración de la figura de Esteban Gómez en función de sus aportaciones como explorador a la cartografía de la época**

Como hemos visto a lo largo de estas páginas, las informaciones geográficas recogidas tanto en el viaje de regreso desde el Estrecho de Magallanes, como en la exploración de la costa Este norteamericana, fueron inmediatamente trasladadas a la Casa de la Contratación para actualizar la cartografía que allí se producía y que, por aquel entonces, nutría con las novedades traídas del Nuevo Mundo a los cartógrafos de toda Europa, ávidos de ellas. Ambos viajes sirvieron, a nivel cartográfico, para fijar una significativa porción de la línea de la costa atlántica americana, tanto al Norte como al Sur del continente, lo cual ya tiene un valor per se.

Pero además, centrándonos en el mapa anónimo de 1522<sup>94</sup> que hemos traído a colación en este estudio, que como hemos argumentado consideramos inspirado por las informaciones traídas por Esteban Gómez a su regreso a España, hemos de valorar como especialmente significativo el posible reflejo de las islas Malvinas en el mismo, especialmente por lo controvertido de la autoría de su descubrimiento. En este sentido, queremos destacar que la asociación que establecemos entre este mapa y el viaje de Esteban Gómez (que habría servido para inspirar su trazado) supone una propuesta novedosa, o al menos no contemplada en la historiografía y fuentes consultadas en este estudio.

---

<sup>94</sup> Reproducido como Documento 1 en el apartado 5.1. (Mapas) de este trabajo (pág. 33).

En relación a la repercusión cartográfica de la expedición de Esteban Gómez a Norteamérica, hay que valorar que recorrió su costa Este en mayor extensión que sus predecesores, aportando una mucho más completa información geográfica que ellos. Prueba de esto la encontramos en los mapas elaborados por Diego Ribeiro y Alonso de Santa Cruz que aquí hemos comentado<sup>95</sup>, alimentados como se ha dicho por las informaciones que trajo el piloto portugués.

En el caso de los mapas de Ribeiro, auténticas ediciones de lujo destinadas a menudo a servir como regalo de Estado, su enorme difusión a base de copias posteriores ha propiciado que el toponímico *Tierra de Esteban Gómez* quede asociado, aún hasta hoy, a la costa Noreste del actual Estados Unidos. En el caso del mapa recogido en el *Islario* de Santa Cruz, los detalles en él aportados siguen dejando la puerta abierta a la especulación sobre si el célebre *río de los Gamos* se corresponde con el Hudson, con el Penobscot o con cualquier otro, pero dejan claro que la descripción de aquellas tierras fue dada a su autor por Esteban Gómez.

### **3.3. Evaluación del interés y conveniencia de una mayor profundización en el estudio de la figura de Esteban Gómez**

Para concluir nuestro trabajo queremos evaluar el grado de interés que tendría realizar un estudio de Esteban Gómez a mayor escala, de forma más profunda y exigente. En las anteriores páginas hemos podido comprobar el valor histórico del piloto portugués. A nuestro juicio, profundizar más en su figura solo tendría sentido si intuimos que con ello podemos arrojar una nueva luz sobre el personaje, lo que, a la vista de las abundantes lagunas que tenemos sobre su trayectoria es más que posible.

Esteban Gómez es una figura relativamente poco estudiada, a lo que quizás haya contribuido el hecho de que, al tratarse de un piloto portugués al servicio de España, no ha captado gran atención ni de la historiografía portuguesa ni de la española, a menudo más interesadas en figuras totalmente *propias*. Además, Medina Zavala, autor de la principal obra historiográfica sobre nuestro protagonista, bebe muy a menudo de las Crónicas de Indias, fuentes a las que conviene acercarse con cautela y que, en cualquier caso, dejan lagunas sobre la trayectoria del personaje, o la muestran de forma contradictoria.

---

<sup>95</sup> Reproducidos respectivamente como Documento 2 y Documento 3 en el apartado 5.1. (Mapas) de este trabajo (págs. 34 y 35).

En este sentido se echa de menos en el historiador chileno una mayor atención a las fuentes primarias, especialmente documentos de archivo, que puedan dar el contrapunto a lo narrado por los cronistas o que iluminen pasajes especialmente oscuros, como el de la experiencia marinera que hubo de tener el portugués antes de entrar al servicio de la Casa de Contratación, aspecto este último que aconseja acudir a archivos y fuentes portuguesas, prácticamente no trabajados por la historiografía consultada.

Pero, más allá de las peripecias vividas por Esteban Gómez en sus diferentes viajes y de sus aportaciones al conocimiento geográfico de la época, consideramos conveniente profundizar en el papel que jugó puertas adentro de la Casa de la Contratación. Definir su estatus allí aportará nuevos elementos de juicio que tal vez permitan explicar detalles como la firmeza mantenida al abandonar a Magallanes y el poco castigo recibido por ello.

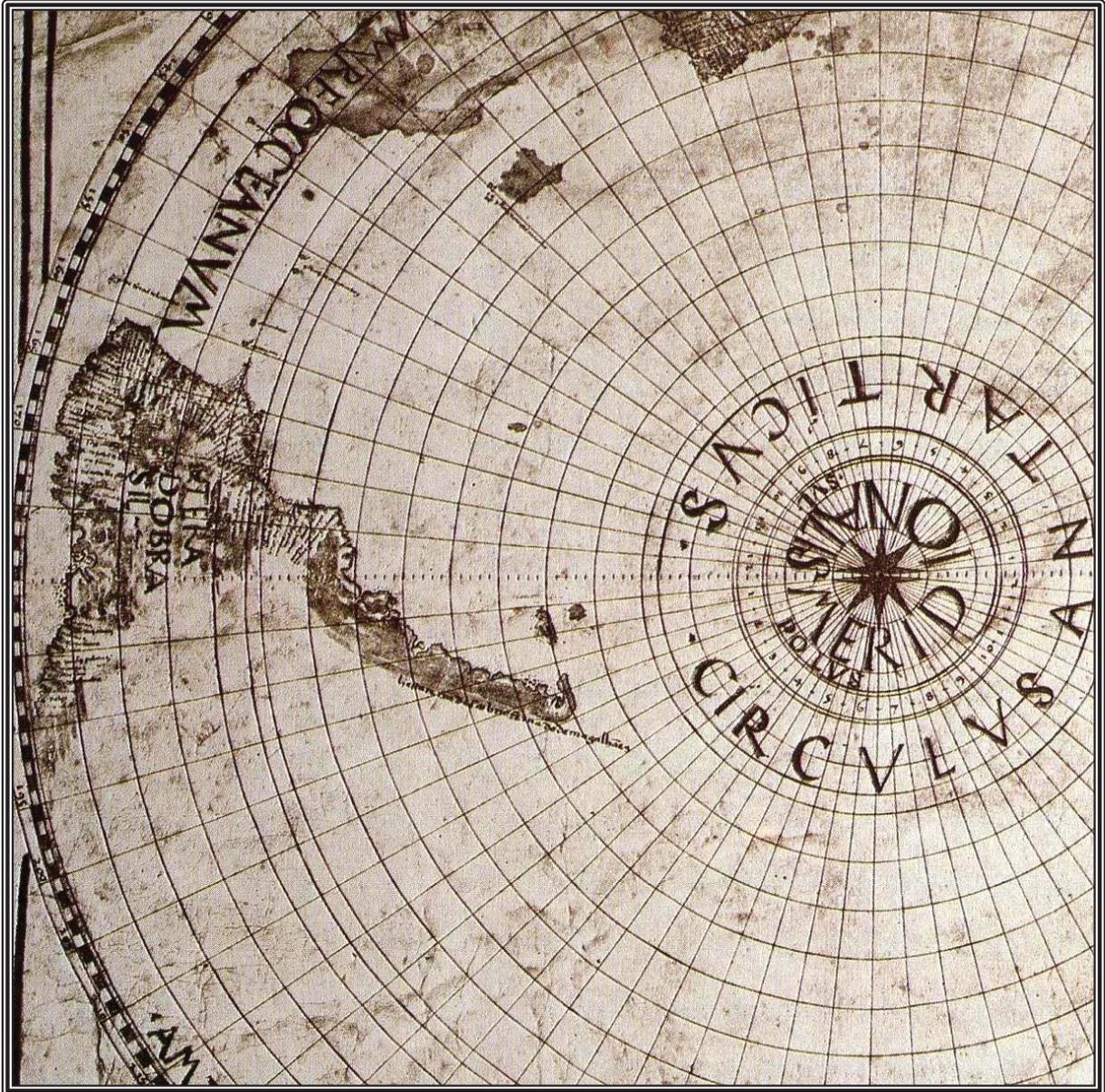
Ha transcurrido un siglo largo desde la publicación de la obra de Medina Zavala, que sigue siendo la más completa sobre el piloto portugués hasta la fecha. La de Vigneras, de 1957, llega ya a los 70 años y continúa siendo el segundo gran aporte de conocimiento a la cuestión. Desde entonces, la figura de Esteban Gómez carece de novedades que la enriquezcan, periodo de tiempo a nuestro juicio suficiente como para considerar la conveniencia de una revisión de la misma.

#### **4. Bibliografía**

- Barros, Joao, *Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Lisboa, Impresor Jorge Rodríguez, 1628. Disponible en la Biblioteca Nacional Digital de Portugal, <http://purl.pt/index/geral/PT/index.html>, verificada el 28 de octubre de 2016.
- Cortesão, Armando y Teixeira da Mota, Avelino, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, Lisboa, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1960.
- Esteve Barba, Francisco, *Historiografía indiana*, Madrid, Editorial Gredos, 1992.
- Gómez, Esteban. En: *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: Real Academia de la Historia, 2013.
- Medina Zavala, José Toribio, *El portugués Esteban Gómez al servicio de España*, Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1908.
- Pigafetta, Antonio, *Primer viaje alrededor del mundo*, Madrid, Historia 16, 1985.
- Ramos Pérez, Demetrio, *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, Valladolid, Casa-Museo de Colón, 1981.
- Rubio, Julián María, *Exploración y conquista del Río de La Plata. Siglos XVI y XVII*, Barcelona, Salvat Editores, 1953.
- Santa Cruz, Alonso de, *Islario general de todas las islas del mundo* [manuscrito del siglo XVI]. Disponible en Biblioteca Digital Mundial, <https://www.wdl.org/es/item/10090/>, verificada el 10 de diciembre de 2016.
- Toscano Liria, Nicolás, “España y Portugal en la exploración de la costa atlántica de Norte América. Compilación de datos sobre Esteban Gómez”, *Cuadernos hispanoamericanos*, número 788 (Madrid, 2016): 26-46.
- Varela Marcos, Jesús, *La organización de los grandes descubrimientos españoles en América*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2011.
- Vignerás, Louis André, “El viaje de Esteban Gómez a Norte América”, *Revista de Indias*, número 68 (Madrid, 1957): 189-207.

## 5. Material complementario

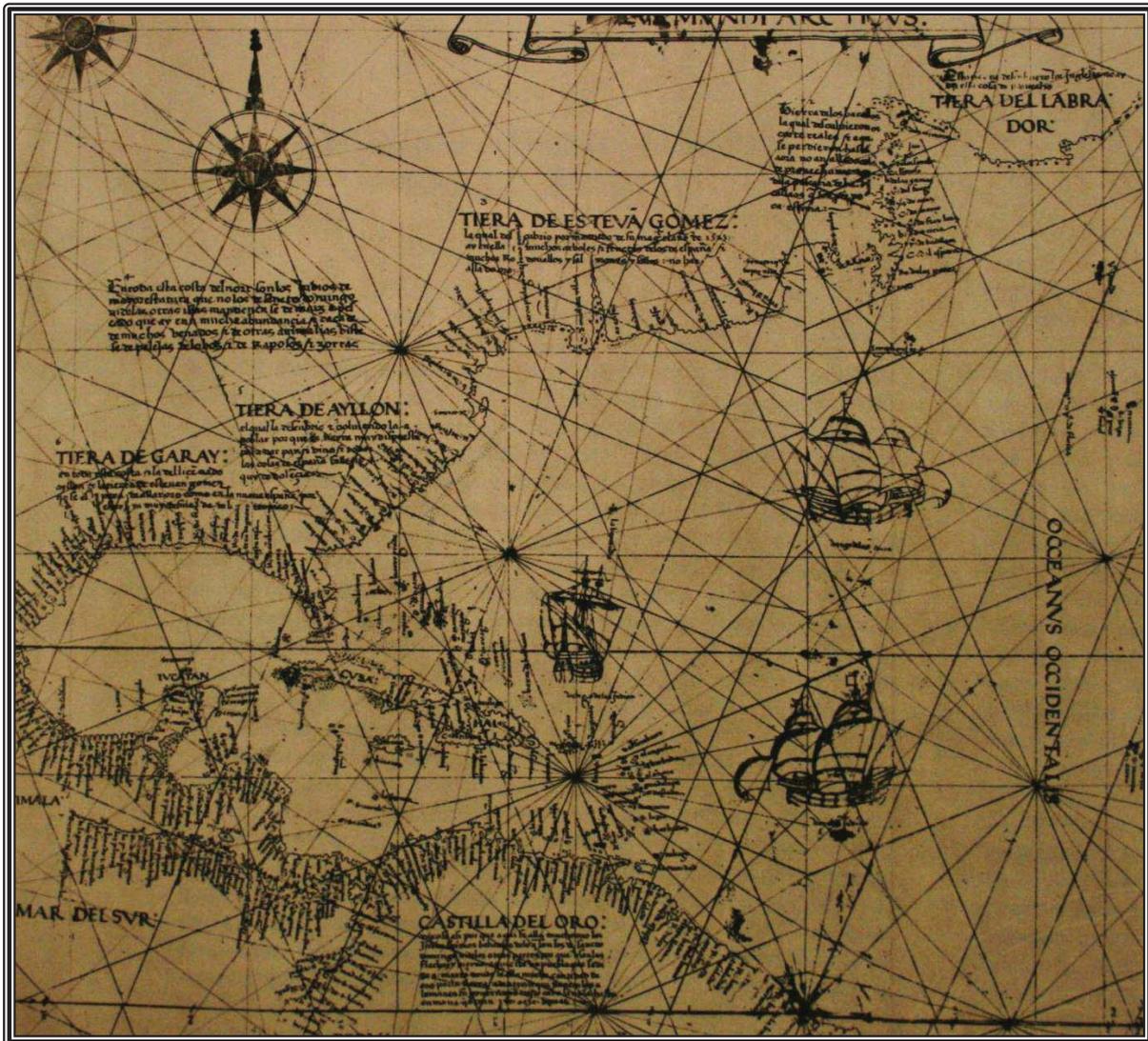
### 5.1. Mapas



**Documento 1: Detalle del mapa anónimo atribuido a Reinel y datado en 1522.**

**Cortesão y Teixeira da Mota, 1960: 39**

**Mapa original depositado en el Museo del Palacio de Topkapi, en Estambul.**



Documento 2: Detalle del mapa de Diego Ribeiro de 1529.

Cortesão y Teixeira da Mota, 1960: 101.

Mapa original depositado en la Biblioteca Vaticana de Roma.



## 5.2. Transcripción de documentos de archivo

**Documento 1: Transcripción ofrecida por Medina Zavala de la Real Cédula de 10 de febrero de 1518 por la que se nombra a Esteban Gómez piloto de la Casa de la Contratación de las Indias (Medina Zavala, 1908: 10-11)**

*EL REY.- Nuestros Oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias, que residís en la ciudad de Sevilla. Sabed que mi merced y voluntad es de tomar y recibir por nuestro piloto a Esteban Gómez, portugués, y que haya y tenga de Nos de salario, en cada un año, con el dicho oficio en esa Casa treinta mill maravedís; por ende. Nos vos mandamos que lo pongades y asentades en los nuestros libros que vosotros tenéis y le libréis y paguéis los dichos treinta mil maravedís este presente año dende diez días del mes de Febrero deste año fasta en fin dél, y dende en adelante en cada un año á los tiempos y segund y como y quando libráredes y pagáredes a los otros nuestros pilotos que de Nos tienen semejantes maravedís; y con carta de pago de el dicho Esteban Gómez y con el traslado signado de esta mi cédula en los libros de esa Casa que vosotros tenéis, y sobrescrito y librado de vosotros, volved este original al dicho Esteban Gómez para que lo él tenga é lo en él contenido haya efecto, é non fagades ende al. Fecha en Valladolid a diez días del mes de Febrero deste .Vale. -YO EL REY.- Por mandado del Rey.- FRANCISCO DE LOS COBOS.- Y en las espaldas de la dicha cédula estaba una señal de firma. Y púsose en las espaldas de la dicha cédula lo siguiente: Asentóse esta cédula de Su Alteza en el libro de los oficios y situados que tienen los Oficiales de Sus Altezas que residen en Sevilla, en veinte días del mes de mill y quinientos y diez y ocho años, para que se guarde y cumpla lo en ella contenido, segund que Su Alteza lo manda.*

**Documento 2: Transcripción ofrecida por Demetrio Ramos de la capitulación, de 27 de marzo de 1523, que se tomó con Esteban Gómez para el descubrimiento del *Catayo Oriental* (Ramos Pérez, 1981: 555)**

*EL REY.- Por quanto vos Esteban Gómez, nuestro piloto, por Nos servir vos os ofrecéis de yr a descubrir el Cathayo Oryental de que tenéis notiçia y rrelación, por donde hazeis fundamento de descubrir hasta nuestras yslas de Maluco, que todo chae y es dentro de nuestros límites y demarcación, e que yendo por el dicho camino del Catayo Oriental ay muchas yslas y provincias hasta hoy no descubiertas de mucha rriqueza de oro, plata y espeçierías y droguerías, dándovos yo liçençia y facultad para ello y mandándovos armar una carabela de porte de hasta cinquenta toneles, armada y fornecida de mantenimientos por un año, y algunas mercaderías, que pueda costar armada y puesta en orden hasta mill y quinientos ducados, y proveyéndovos del cargo de nuestro capitán de la dicha carabela e otorgándovos las cossas que de yuso serán contenidas; e yo tóvelo por bien con las condiçiones y declaraçiones siguientes:*

*Primeramente, vos doy liçençia para que vais a hazer el dicho viaje y descubrimiento, con tanto que no báis en los límites de la demarcaçión del Sereníssimo Rey de Portugal, mi muy caro y muy amado primo y hermano, ni en cosa alguna de lo que le pertenesçe, salvo dentro de nuestros límites; porque nuestra voluntad es que lo asentado y capitulado entre la Corona rreal de nuestros Reinos y la de Portugal se guarde y cunpla enteramente.*

*Y para ello, digo que vos mandaré armar a nuestra costa la dicha carabela del dicho porte de çinquenta toneles y vos la mandaré basteçer y vituallar por un año y poner en ella las mercaderías neçesarias, y vos haré vuestro capitán della, e dello vos mandaré dar nuestra provisión patente en forma.*

*Otrosí, por hazer merçed a nuestros súbditos y naturales, es mi merçed y voluntad de les dar liçençia y facultad, y por la presente se la doi, para que sobre lo que Nos mandaremos forneçer en la dicha carabela puedan ellos forneçer lo que faltare para el despacho y abiamiento de la dicha carabela, y les hago merçed y conçedo y doi liçençia, para que en las quatro primeras armadas que se armaren y fueren a las tierras y partes que vos descubriéredes, e por la parte que vos fuéredes después desta, puedan armar y forneçer otra*

*tanta cantidad como agora armaren, e siendo el armada mayor, como se espera será, puedan contribuir en lo demás, sueldo a libra, del coste desta a lo que las armadas que adelante fueren e se armaren por la dicha parte costare, sin que sean obligados a Nos pagar por este primero viaje derecho ni otra cosa alguna más de la veintena questá hordenada para redención de cativos y obras pías.*

*Yten, por quanto me hezistes relación que, pues vos ponéis en ello vuestra persona, querriades armar alguna parte en la dicha armada de que se os recreçiese algún provecho, e me suplicastes vos mandase pagar adelantados dozientos ducados para en cuenta del salario que de Nos teneis asentado por nuestro piloto en la Casa de la Contratación de Sevilla, o mandaros rresçibir por armador y compañero en la dicha armada por los dichos dozientos ducados, que es mi voluntad que se vos paguen adelantados, los quales se descuenten de Nos de la parte que Nos forneçemos, e sean para que vos gozeis dellos e se vos descuenten del dicho vuestro salario, e vos los mandaré pagar adelantados en la dicha Cassa, como vos lo suplicais.*

*Otrosí, digo que vos mandaré pagar dos lombarderos, personas abiles y suficietes e de confiança, para que sirvan en la dicha armada.*

*Yten, quiero y es mi voluntad porque los maestros, pilotos e marineros e las otras personas que en la dicha armada fueren sirvan con mejor voluntad en ella de les dar liçençia, y por la presente se la doy, para que, después de rrescatadas las cossas nuestras e de los dichos armadores que van en la dicha carabela, ellos puedan rrescatar sus caxas e quintaladas en lo que quisieren y por bien tubieren; e que de lo que así rrescataren y así traxieren en las dichas sus caxas e quintaladas, hasta en valor de dozientos ducados de oro, vendidos en estos reinos no sean obligados a Nos pagar derechos ni otra cosa alguna, más de la veintena parte; pero si rrescataren e truxeren más valor de los dichos dozientos ducados, los dichos marineros e los dichos grumetes a este rrespeto de lo demás rrestante Nos paguen el quinto para Nos y la dicha veintena, pero entiéndese que los dichos dozientos ducados de valor lo pueden traer los marineros, pero los grumetes y pajes podrán traer a este rrespeto sueldo a libra, según lo que cada uno gana de sueldo.*

*Otrosí, por caso a la yda o a la buelta, o andando en el dicho descubrimiento, hizíeredes alguna presa o cavalgada por mar o por tierra, sacado el quinto para Nos, lo*

*demás rrestante se haga tres partes, y la una ayais vos el dicho capitán y la gente de la dicha carabela, y las otras dos queden para Nos y para los armadores della.*

*De lo qual vos mandé dar y dí la presente capitulación firmada de mi nombre y rrefrendada de mi ynfraescrito secretario. Fecha en Valladolid a veinte y siete días del mes de março de mill y quinientos y veinte y tres años. Yo el Rey. Señalada del governador maior y Carvajal y del dotor Beltrán. Refrendada de Cobos.*

---