

SEGUNDA Y ÚLTIMA EXPEDICIÓN ESPAÑOLA A LAS MOLUCAS. EN LA MUERTE DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO

Luis MOLLÁ AYUSO



(retirado)

Introducción



ICEN que segundas partes nunca fueron buenas, y así parece que sucedió con la desafortunada segunda expedición de García Jofre de Loáisía a las islas Molucas después de la archiconocida de Magallanes y Elcano, cuyo V Centenario seguiremos celebrando hasta que se cumplan quinientos años de la llegada de la nao *Victoria* a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522.

La suerte corrida por la primera expedición se ha divulgado largamente, lo que no ha sucedido hasta la fecha, ni creo que suceda en el futuro, con respecto a lo acaecido a la segunda, despachada en La Coruña el 24 de julio de 1525 con los mismos objetivos de la primera: la obtención de especias y el establecimiento de relaciones comerciales con los caciques de la zona, y otro añadido, asentar en la isla de Tidore una gobernación que representara los intereses de Carlos I en las Molucas, donde la expedición de Magallanes había dejado poco más que un pequeño almacén de clavo.

Desarrollo

La segunda expedición se planeó con algo más de ambición que la primera y, por eso, de La Coruña zarparon siete naves en lugar de las cinco que lo habían hecho de Sanlúcar seis años antes. Como capitán general, la corona situó a García Jofre de Loáisía, con apenas bagaje mariner, por lo que viajaba



Juan Sebastián Elcano se dejó en la expedición no solo todo su capital económico, sino también la vida. Probablemente murió de ciguatera. (Museo Naval de Madrid)

apoyado por un segundo comandante de garantías: Juan Sebastián Elcano. Al frente de cada nave se situaron diferentes capitanes: el propio Loáisa al mando de la capitana *Santa María de la Victoria*, Elcano de la *Sancti Spiritus*, Pedro de Vera como responsable de la nao *Anunciada*, y Rodrigo de Acuña de la *San Gabriel*. Dos carabelas de porte algo menor, la *San Lesmes* y la *Santa María del Parral*, estaban capitaneadas por Francisco de Hoces y Jorge Manrique, respectivamente, mientras que el pequeño patache *Santiago* quedaba a cargo de Santiago de Guevara, cuñado de Elcano, quien viajaba, además, acompañado de dos hermanos. Visto que la corona no le había satisfecho los 500 ducados de renta anual que le prometiera el rey tres años antes, intentando salir adelante, la familia Elcano invirtió todos

sus ahorros en la expedición, con tan mala suerte que no solo se arruinaron, sino que todos los miembros participantes perdieron la vida. La expedición resultó un fracaso estrepitoso desde el punto de vista económico, pues ni una sola de las siete naves consiguió regresar a España; sin embargo resultó un rotundo éxito desde la perspectiva del legado histórico, pues solo el paso del tiempo ha venido a demostrar que las naos de Loáisa tocaron, y seguramente poblaron, una buena cantidad de islas desconocidas del Pacífico contribuyendo, en buena medida, a acuñar el nombre de «El lago español» con que se distinguió en su tiempo al más extenso de los océanos.

Igual que pasó con la primera, la segunda expedición zarpó de La Coruña lastrada por el estigma de la desconfianza. Y si en la primera los celos se cimentaron en las diferencias entre castellanos y portugueses, en la segunda se debió al desprecio de los nobles capitanes castellanos a la figura de Juan Sebastián Elcano, un individuo sin hidalguía que, a pesar de haber tenido pleitos con la corona, se había ganado la confianza del joven Carlos I, lo que despertó algunas envidias en la corte hasta el punto de que el marino de Guetaria sufrió

algún intento de asesinato, y en tierra se movía protegido por dos guardaespaldas a sueldo de la corona.

Antes de la partida de La Coruña se dieron no pocos desacuerdos, principalmente, debido a que la cadena logística ideada para situar los avituallamientos y otros pertrechos en Sevilla subía escandalosamente los precios para llegar a la ciudad gallega. La propia Casa de la Contratación de Sevilla había levantado una filial en La Coruña, denominada Casa de la Especiería, con idea de regatear algunos impuestos y situar las especias más cerca de su principal mercado en Flandes. No fueron pocos los asentistas que trataron de aprovecharse de esta tesitura para intentar medrar económicamente, pero chocaron con Elcano, responsable final del aprovisionamiento, que no lo permitió, añadiendo otra razón al recelo que le tenían algunos.

Pero el principal desacuerdo estuvo relacionado con la derrota a seguir, pues para entonces todos habían oído hablar de las penalidades que suponía atravesar el estrecho de Todos los Santos, al que muchos comenzaban a referirse como de Magallanes y atravesar, a continuación, el vastísimo Mar del Sur al que, a esas alturas, todos conocían ya como Pacífico, por lo que la idea inicial fue seguir la ruta portuguesa bojeando el cabo de las Tormentas (1). Sin embargo, contra el parecer del resto de los capitanes, principalmente Acuña y Vera, Elcano defendió ante Loáisía la vía del estrecho de Magallanes, que el capitán general, finalmente, aceptó.

En el Atlántico se dieron algunas tensiones e incluso se produjo el arresto de dos meses con pérdida del mando de su nao en la persona del capitán Acuña, y otros tantos sin sueldo en la de Guevara, ambos en consejo de guerra por desobediencia, celebrado en la isla bautizada por Loáisía como San Mateo (2). Después de este incidente y tras tocar en Santa Lucía (3), la expedición alcanzó el estrecho que buscaban. Para entonces la capitana se había perdido en medio de un fortísimo temporal y Acuña se destacó en su búsqueda con la *San Gabriel*. De este modo, la flota compuesta en ese momento por cinco barcos, se presentó en el estuario del río de Santa Cruz, donde se había convenido que se esperarían unos a otros en el caso de que algún buque se descolgase. Una vez allí, Elcano ordenó fondear a todos los barcos, aunque nada más largar las anclas los cuatro

(1) Hoy de Buena Esperanza.

(2) La expedición de Loáisía no fue la primera española en pisar la isla que bautizaron como de San Mateo, pues en un lugar visible encontraron una cruz con una inscripción que decía: «Pedro Fernández pasó por aquí en el año 1515». En cualquier caso, la isla había sido descubierta por una expedición portuguesa en 1475 y bautizada como Annobón (Año bueno), pasando más tarde a ser española. Hasta la independencia de Guinea Ecuatorial fue el enclave más meridional de lo que quedaba de nuestro imperio.

(3) La costumbre española de bautizar los lugares que se iban descubriendo en función del santoral hizo que lo que hoy es Río de Janeiro fuera consignado como Santa Lucía, pues la arribada de la expedición de Magallanes se produjo el 13 de diciembre de 1519.

capitanes se presentaron ante él quejándose de la orden, pues se avecinaba mal tiempo y no se sentían cómodos en aquel tenedero. Finalmente, el comandante en funciones levantó el fondeadero y se dirigió a la embocadura del estrecho de Magallanes, después de dejar a Loáisía noticia de su decisión en una botija a los pies de una cruz que se alzaba en el estuario que acababan de dejar atrás.

El tiempo estaba tan malo cuando Elcano condujo sus naves a la embocadura del estrecho, que el marino de Guetaria la confundió con otra lengua de mar, metiendo los barcos en una ratonera y varando la *Sancti Spiritus* de manera que no hubo manera de desencallarla, quedando de ese modo destruida para siempre. El hecho de que Loáisía se perdiera con su nave en el Atlántico y Elcano echara a perder la suya contra las rocas, hizo que arreciaran las quejas y los recelos de los capitanes en contra de los dos comandantes de la expedición.

Incorporado Loáisía, Elcano pasó con él a la capitana. Para entonces el mal tiempo había arreciado y como los barcos no podían mantenerse en el fondeadero, navegaban frente a la embocadura del estrecho a la espera de que mejoraran las

condiciones meteorológicas. En estas circunstancias la *San Lesmes* derivó al sur, reintegrándose tiempo después y asegurando su capitán Francisco de Hoces haber alcanzado lo que hoy conocemos como el cabo de Hornos: «...parescióme que era allí el acabamiento de la tierra...» (4). En cualquier caso, las tormentas seguían encadenándose una tras otra sin dejar un momento de respiro a los exploradores españoles, y en esas condiciones el siguiente barco en perderse en medio de un fuerte chubasco fue el pequeño patache *Santiago*, despachando Loáisía a la *San Gabriel* en su búsqueda. Aprovechando la orden y harto del mal mando que,



Los españoles deberíamos desterrar la costumbre de dar el nombre de Drake al trozo de mar que descubrierá Francisco de Hoces. (Foto: internet)

(4) Se da por hecho que la *San Lesmes* fue la primera nave que navegó frente al cabo de Hornos y Francisco de Hoces fue su descubridor. Por eso, el trozo de océano localizado al sur de Hornos está recogido en las cartas náuticas españolas como mar de Hoces, mientras los ingleses, que tienen a Drake como su descubridor en su viaje de circunnavegación a bordo de la *Golden Hind*, sesenta años después de Elcano, lo conocen como pasaje de Drake y así aparece en la cartografía británica y en la internacional. Una injusticia histórica.

a su juicio, hacía Loaísa de la expedición, el capitán Acuña decidió desertar poniendo rumbo de regreso a España. Por su parte, cuando Pedro de Vera, que compartía las ideas sediciosas de Acuña, supo de la defección de su compañero, decidió por su cuenta y riesgo navegar a Las Molucas por la vía del cabo de las Tormentas.

Así estaban las cosas, cuando finalmente Loaísa decidió adentrarse en el estrecho de Magallanes. Se sentía frustrado y decepcionado. De un plumazo la expedición había quedado reducida a solo cuatro barcos y estaba por ver qué contaba Acuña a su regreso a España, aunque, ignorante de sus intenciones, Vera constituía su mayor preocupación, pues se trataba de un contino de la Casa Real (5) con mucha libertad a la hora de pronunciarse ante el rey.

Hoy sabemos que la *San Gabriel* puso rumbo de regreso a España y que, probablemente, al objeto de no llegar con las manos vacías ante el rey, de manera que pudiera ser tratado por este con la misma benevolencia que tuvo hacia Esteban Gomes cuando desertó con la *San Antonio* en la primera expedición, Acuña hizo escala en Santa Lucía, donde pretendía cargar palo de Brasil. Resultó, sin embargo, que encontró allí una flota francesa y a pesar de que intentó parlamentar con su comandante, terminó preso de los franceses. En aquellos momentos la tensión entre Francia y España era máxima después de que Carlos I hiciera prisionero a su homólogo Francisco I tras derrotarle en la batalla de Pavía. Más ligera que las carabelas francesas, la *San Gabriel* consiguió escapar y regresar a España, pero de Acuña nunca más se supo. Por su parte, se



Muy probablemente el capitán de la *San Gabriel*, Rodrigo de Acuña, fue la última víctima de la batalla de Pavía. (Fotografía facilitada por el autor)

(5) Hijos de familias nobles al servicio del rey o de los príncipes que, en su adolescencia y juventud, vivían en palacio. Era la forma en que los reyes se aseguraban la lealtad de sus súbditos más cercanos. Equiparable a las damas de compañía de las reinas y princesas.

da por hecho que la *Anunciada* puso rumbo al Maluco por la ruta portuguesa porque así manifestó reiteradamente, que haría su capitán Pedro de Vera, pero lo cierto es que no volvió a saberse nada ni de la nao ni de los hombres que la tripulaban.

Mientras tanto, como si el dios Eolo quisiese condescender con los españoles que tantos padecimientos llevaban acumulados, el estrecho de Magallanes los recibió con un tiempo irreconocible por lo bonancible que se mantuvo durante las cuarenta y ocho singladuras que les tomó atravesarlo. A lo largo de las casi siete semanas de tránsito, no encontraron temporales ni grandes mareas ni tampoco vientos contrarios demasiado intensos, por lo que pudieron tomar fondeaderos templados desde los que despachar las habituales partidas de caza y recolección de alimentos, agua y leña, aunque se toparon de lleno con algunos enemigos habituales de sus navegaciones como el frío, la nieve o las enfermedades que se cobraron algunas vidas, y otros que, no por inesperados, resultaron menos molestos y lesivos, como fue el caso de los piojos, que los atacaron de forma tan implacable que algunos hombres quedaron irreconocibles de tanto rascarse, dándose casos de pediculosis que derivaron en costras e infecciones que terminaron arrastrando a la muerte a algunos de ellos.

Todo lo contrario sucedió al besar los barcos las aguas del océano que Magallanes había bautizado como Pacífico, pues la dureza del temporal con que los recibió fue tal que, de manera unánime, todos los marinos de la expedición concluyeron que había sido el peor con el que se habían topado en toda su vida, hasta el punto de que las cuatro naves que para entonces formaban la expedición se dispersaron y nunca más volvieron a encontrarse.

Otra de las decisiones que Loaísa tomó en La Coruña y que causó una viva polémica, fue la de disponer la mayoría de los alimentos a bordo de la capitana, de manera que esta haría las funciones de nao despensa desde la que se dispensaría al resto de las unidades en función de las condiciones meteorológicas. Si el tiempo era malo o un barco se perdía, esta medida podía afectar gravemente a los expedicionarios, a pesar de lo cual Loaísa decidió imponerla para evitar los sufrimientos que en la expedición de Magallanes supuso la desertión de la *San Antonio* que, entre otras cosas, cumplía las dichas funciones de despensa, por lo que su defección supuso la pérdida del ochenta por ciento de los alimentos que transportaba la expedición y un enorme descalabro en la misma.

En estas condiciones, cuando las cuatro unidades de Loaísa se perdieron de vista una vez alcanzado el Pacífico, el más perjudicado fue el pequeño *Santiago*, en ese momento al mando de Francisco de Hoces, que había desembarcado de la *San Lesmes* por un problema de salud, y cuando se recuperó fue nombrado capitán del patache. La situación a bordo era dramática: la tormenta, que se había llevado a cuatro marineros, dejó sin gavias a la pequeña unidad y, por tanto, sin posibilidad de tomar el viento, a pesar de que los carpinteros trabajaban a machamartillo para sustituir las gavias. Con el miedo instalado en el cuerpo de los marineros que habían visto lo fácil que le resultaba a la mar arrebatarlos

de la cubierta del pequeño patache y, quizás lo más trágico, sin prácticamente alimentos, pues en las bodegas no había espacio suficiente para almacenarlos, la tripulación no podía sino aceptar que el buque se viera arrastrado al norte por una corriente inesperada hasta que, a los tres días del paso de la tormenta, una vez desplegadas las gavias de fortuna, Hoces concluyó que de ninguna manera podría cruzar el océano Pacífico en esas condiciones, por lo que resolvió poner rumbo al este para alcanzar cuanto antes una costa en la que buscar alimentos. En el momento de tomar tal decisión, a bordo quedaban únicamente unos pocos quintales de bizcocho en polvo y unas pipas de agua que, bien racionadas, podrían dar de beber a los 47 hombres supervivientes de la tormenta durante un tiempo que difícilmente llegaría a la semana.

Les llevó cinco días recalar en la costa y aunque lo hicieron exhaustos no tardaron en reponerse una vez descansados y alimentados. Confirmada la renuncia a la misión, Hoces decidió navegar al norte empujado por el terral, pues sentía que cuánto más se acercaba a la costa más rápidamente desaparecía aquella corriente que los empujaba al principio a razón de unas cinco leguas diarias (6). Alternando dos días de navegación con otros tantos de descanso en tierra, donde encontraron tribus amistosas que les ofrecían alimentos y otras más agresivas que mataron con sus flechas envenenadas a cuatro hombres, el patache fondeó el 25 de julio frente a Salinas de Santa Cruz, en el golfo de Tehuantepec, un poblado fundado cuatro años antes por Pedro de Alvarado. Nada más poner pie a tierra los marineros del patache se postraron de rodillas para dar gracias a Dios por haberlos mantenido con vida durante aquel periplo tan largo como penoso. El hecho de que hubieran alcanzado aquella tierra española del Virreinato de Nueva España el día de la onomástica del apóstol Santiago, que daba nombre al patache, fue considerado un buen augurio. En Salinas supieron que, en aquellos momentos, Hernán Cortés exploraba una tierra nueva al norte del virreinato a la que habían dado un nombre de caballerías: California. Pedro de Alvarado había partido en su apoyo unas semanas antes con todos los hombres en disposición de pelear, por lo que agradecieron reservadamente al cielo no haber alcanzado antes aquella lejana tierra. Finalmente, el *Santiago* se fue deteriorando con el paso del tiempo hasta terminar semihundido e inservible, mientras sus tripulantes tomaban distintos rumbos, aunque se sabe que diez de ellos, que permanecieron en Salinas, embarcaron en el bergantín *San Marcos*, enviado por Cortés en 1532 al mando de su primo Diego Hurtado de Mendoza para tratar de encontrar el mítico paso de Anián que, supuestamente, debía comunicar el Pacífico con el Atlántico por el norte, desapareciendo el bergantín

(6) Les salvó la vida la mal llamada corriente de Humboldt, que debe su nombre al científico alemán Alexander von Humboldt que la documentó en 1807, aunque ya había sido descubierta y estudiada por el científico y jesuita español José de Acosta en 1590. En España y en nuestras cartas náuticas se la conoce como Corriente del Perú.

en el intento con toda su tripulación, de manera que nunca más se supo del barco ni de su gente.

Tampoco guarda la historia demasiada información de la suerte corrida por la carabela *Santa María del Parral*, aunque un superviviente de nombre Sebastián del Puerto, esclavo de los indios de Mindanao hasta su rescate por la nao *Florida*, única superviviente de la expedición de Álvaro de Saavedra (7), enviada por Cortés a buscar noticias de las naves de Loaísa contó que, a bordo de la carabela se quejaban de que el estilo de mando del capitán Jorge Manrique rayaba en lo tiránico. Dijo también que a todos les pareció extraño que el barco navegase a un rumbo demasiado septentrional y que, muy a menudo, el capitán reclamaba la presencia en su camarín de Juan de Burgos, experimentado marinero embarcado en la expedición de Magallanes como paje del capitán Quesada. Al parecer, Burgos se había confiado a un marinero amigo al que había manifestado sus sospechas de que Manrique tuviera intenciones de hacer tratos por su cuenta con alguno de los caciques de las islas situadas al norte de su objetivo. Sebastián del Puerto fue rescatado por Saavedra en Mindanao junto a otros dos marineros apellidados Sánchez y Romay a cambio de 70 pesos de oro y una barra de hierro. Puerto contó que ocho marineros entre los que no se contaba él pero sí los otros dos rescatados, se amotinaron y asesinaron una noche al capitán Manrique. Después, no teniendo ciencia suficiente para conducir la nave, terminaron encallándola en algún lugar que no pudo precisar y desde entonces se habían movido entre las islas hasta que fueron hechos prisioneros en Mindanao. Tras las pertinentes averiguaciones y en vista de que Del Puerto se había presentado a bordo de la *Florida* voluntariamente pidiendo el «seguro real» (8), mientras que a los otros dos hubo que buscarlos y traerlos a la fuerza, se llegó al convencimiento de que Sebastián del Puerto decía la verdad, por lo que fue perdonado. Sánchez y Romay, sin embargo, fueron ajusticiados a bordo de la *Florida* en presencia de la tripulación al completo.

Hay información suficiente para reconstruir la historia de la *Santa María de la Victoria*, única de las siete naos que alcanzó su objetivo en la isla de Tidore, aunque ni Loaísa ni Elcano vivían para entonces. El capitán general falleció dos meses después de ingresar con sus barcos en el Pacífico, el 30 de julio de 1526, cuatro días después del paso por el Trópico de Capricornio. A su muerte, Juan Sebastián Elcano se hizo cargo del mando de la expedición dispersa.

(7) La expedición de Saavedra, compuesta por las naos *Florida*, *Espíritu Santo* y *Santiago*, avistó el archipiélago de Hawái el 28 de noviembre de 1527. Un viejo relato oral de los indígenas describe a los blancos que llegaron a las islas muchas generaciones antes que James Cook y que fueron recibidos por el jefe Wakalana. Es posible que estos visitantes fueran miembros de las tripulaciones de Álvaro de Saavedra o, tal vez, de alguna de las dos naos perdidas de su expedición.

(8) El «seguro real» era una forma de pedir indulto que reconocía intrínsecamente la falta o delito por el que se pedía y era una fórmula que permitía, al menos, ser escuchado.

Andrés de Urdaneta, para entonces cronista oficial del viaje, consignó la muerte de Loaísa como de escorbuto, igual que la de otros muchos desde que habían accedido a aquel mar que tan poco honor hacía al nombre con el que lo había bautizado Magallanes:

«Toda esta gente que falleció (unos treinta desde la salida al océano) murió de crecerse las encías en tanta cantidad que no podían comer ninguna cosa y más de un dolor de pechos con esto; yo vi sacar a un hombre tanta grosor de carne de las encías como un dedo, y otro día tenerlas crecidas como si no le hubieran sacado nada.»

En otro capítulo diferente de su crónica, el gran marino de Villafranca de Ordicia dejó escrito:

«Pasado el estrecho, obra de 200 leguas, el dicho comendador Loaísa se enojó de verse solo y de haberse perdido todas las naos que llevaba, adoleció y murió y también murió el piloto Rodrigo Bermejo, vecino de Sevilla...» (9).

Y en otro capítulo de su diario y sobre la figura del capitán general, dejaba escrito:

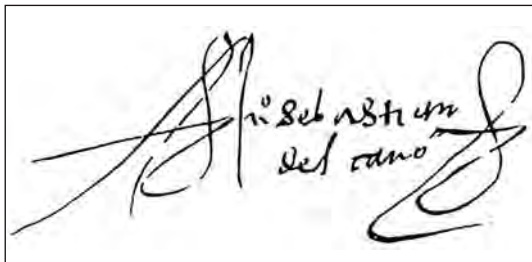
«Esto y su afabilidad y buena gracia y amorosa conversación traía a la gente contenta, lo cual le duró poco, porque como fuesen bajando de altura 10 grados de la banda del norte, de una enfermedad que en otra parte fuera pequeña murió a 30 de julio. En ese tiempo se padecía mucha necesidad de cosas frescas, porque para purgar al general no se pudo hallar otra cosa sino un ratón de la nao...»

Y más adelante, en otro capítulo diferente:

«Corrió de esta suerte el temporal muchos días, en los cuales le sobrevino al general un accidente, que fue el adolecer de pena y tristeza por la pérdida de la armada y que fue eso y no la enfermedad, lo que más bien le arrebató la vida...»

Tras el funeral de Loaísa, que concluyó con el lanzamiento de su cuerpo al mar y el consabido grito de «buen viaje» por parte de toda la tripulación, Elcano se recluyó en su camarín, donde era visitado a diario por Andrés de Urdaneta, que pasaba incontables horas con él, misterio que no tardó en quedar desvelado

(9) Muchos historiadores identifican a este piloto con el Rodrigo de Triana que vio tierra desde la cofa de la *Pinta* en octubre de 1492, consolidando el descubrimiento de América para España y los europeos.

A handwritten signature in black ink on a white background. The signature is written in a cursive, somewhat stylized script. It begins with a large, sweeping 'A' that extends across the top. Below it, the words 'Juan Sebastián del Cano' are written in a smaller, more legible hand. The signature ends with a large, decorative flourish that loops back towards the center.

En el testamento de Juan Sebastián Elcano, en la firma de su puño y letra, queda claramente consignado su nombre real: Juan Sebastián del Cano.

cuando, solo cinco días después de la muerte de Loaísa, el primer hombre que había circunnavegado la tierra entregó su alma a Dios.

El hecho de que además de Andrés Urdaneta, otros seis hombres rodearan el camastro de Juan Sebastián Elcano en el momento de exhalar su último suspiro, hizo saber a la tripulación de la *Victoria* que las reiteradas visitas de Urdaneta al

ilustre enfermo se debieron al hecho de que el marino de Guetaria quiso hacer un exhaustivo recuento de sus voluntades a título de testamento y aquellos hombres no eran sino los testigos y firmantes del mismo. El adiós al marino vasco se vivió a bordo de la *Victoria* con la misma intensidad y desasosiego que el de Loaísa.

Inicialmente Urdaneta certificó la muerte de su capitán como un nuevo caso de escorbuto, a pesar de que Elcano no presentaba ninguno de los síntomas típicos de la enfermedad, como tampoco los había presentado Loaísa, y si bien, en ambos casos, él mismo había consignado la pérdida de piezas dentarias, indicio común en los enfermos de escorbuto, los dos jefes habían mostrado abultamiento abdominal, sensación de calor en la piel al contacto con líquidos fríos, caída del pelo y uñas, descamación de la piel y ceguera temporal, elementos que no presentaban los enfermos de escorbuto. Tras acudir a su nuevo capitán, Urdaneta le trasladó que, en su opinión, la muerte consecutiva de los dos comandantes de la expedición podría tener que ver con algún desarreglo intestinal, relacionado, tal vez, con la ingesta no mucho tiempo atrás de una barracuda atrapada entre las rocas de un pequeño islote coralino.

Martín Íñiguez de Zarquizano, nuevo capitán de la *Victoria*, ordenó a Urdaneta guardar silencio respecto a su teoría, pues de ser cierta y dado que en aquel pequeño festín participaron otros principales que seguían con vida, prefería no someter a estos al martirio de la duda, y si bien el joven subordinado hizo suya la orden de su nuevo capitán, tiempo después, al ver que todos los comensales fallecieron en el intervalo de cuarenta días, anotó en su cuaderno:

«Aunque las muertes de Loaísa, Rodrigo Bermejo y Juan Sebastián Elcano quedaron todas ellas consignadas de escorbuto, a la muerte del de Guetaria siguió la de un sobrino suyo, la del tesorero del rey, la del contador y la del maestro, cuyos nombres no recuerdo. Y también la de Jorge Pérez, que quedó piloto cuando Juan Sebastián del Cano pasó a capitán, todos los cuales habían

consumido juntos un cierto pescado que pudo haberles causado alguna intoxicación alimentaria...»

A la vista de estos datos, cada vez son más los historiadores que consideran que Elcano pudo no haber muerto de escorbuto, como se ha creído siempre, y sí de ciguatera, como empieza a aparecer en no pocos escritos que han visto la luz a consecuencia de los actos del V centenario de la primera circunnavegación de la tierra (10).

Del testamento del marino de Guetaria y gracias a su firma al pie del documento, extraemos el interesante dato de que su nombre real era Juan Sebastián del Cano, como así mismo lo consigna Andrés de Urdaneta. Hoy, a pesar de que este hecho no está reconocido ni divulgado en prácticamente ningún documento, se le cita con su nombre real. Del testamento de Loaísa también se desprende un detalle interesante, pues gracias a él sabemos que viajaba con una esclava africana de nombre María que, a su vez, lo hacía acompañada de un niño llamado Francisco.

«Item hordenoy mando que se den a Hernando de Loaysa, mi hermano, mys esclavos Francisco y María por el precio que costaron é que sirviendo los dichos esclavos diez años, ruego al dicho Hernando de Loaysa los haga libres y cristianos...»



María, esclava africana de Loaísa, fue la primera mujer que cruzó consecutivamente los océanos Atlántico y Pacífico. (Fotografía facilitada por el autor)

(10) La ciguatera es una forma común de intoxicación alimentaria por ingesta de las toxinas de los peces que habitan en los arrecifes coralinos y es endémica de los trópicos debido al consumo de peces ciguatos. No fue descubierta hasta 1606, aunque antes de su descubrimiento ya había causado no pocas víctimas.

Es cuanto se sabe de esta esclava cuyo final tampoco se conoce y que fue la primera mujer que cruzó consecutivamente los océanos Atlántico y Pacífico.

En cualquier caso, al mando del capitán Zarquizano, la *Victoria* continuó navegando hasta alcanzar su objetivo en las Molucas a finales de octubre de 1526 tras un espantoso viaje de quince meses. Teniendo en cuenta que la mayoría de los hombres de la *Sancti Spiritus* habían pasado a la *Victoria* tras encallar en el paso de Magallanes, los españoles que se presentaron en Tidore fueron 105. Excesivos, quizás, para una sola nao, pero pocos si consideramos que de La Coruña habían salido 450.

En Tidore no encontraron ninguno de los hombres que habían quedado a cargo del galpón de clavo que había dejado la expedición de Magallanes y es que, poco antes de llegar, los nativos de Ternate, junto con los de Tidore, las dos islas principales del archipiélago, habían atacado y vencido a sus vecinos con ayuda de los portugueses instalados en Ternate, donde habían levantado una fortaleza desde la que pretendían dominar todas las Molucas. En ese momento, comenzó una guerra sorda entre portugueses y españoles en la que apenas llegaron a enfrentarse directamente, pues solían hacerlo apoyando a las fuerzas nativas de las islas respectivas. Oficialmente, España y Portugal no se declararon la guerra, y aunque la zona en disputa era ambicionada sin disimulo por los reyes de ambos países, los lazos de sangre que los emparentaban hacía muy difícil que aceptaran una declaración formal de guerra, pues mientras Juan III era hijo de María de Aragón hija, a su vez, de los Reyes Católicos, tía por tanto de Carlos I, este estaba casado con Leonor, hermana de Juan III, por lo que los monarcas ibéricos, además de tío y sobrino eran cuñados. Se daba la paradoja de que dos pueblos cristianos que habían unido sus fuerzas para luchar contra el islam en la península ibérica, se aprestaban a hacerlo entre sí en la otra punta del mundo apoyando cada cual a sus aliados musulmanes.

En estas condiciones, lo que se dio en el archipiélago de las Molucas fue una guerra de desgaste entre los dos países más poderosos del momento en la que terminaron imponiéndose los portugueses en razón del flujo logístico que tenían establecido desde Lisboa a Malaca, ciudad desde la que abastecían sus territorios de interés, en el caso que nos ocupa de la isla de Ternate, mientras que en los tres años que duró aquella guerra soterrada, los españoles solo recibieron el apoyo de la *Florida*, única nao superviviente de la expedición de apoyo de Saavedra. De este modo, los 105 hombres llegados al Maluco en 1526 se diluyeron en una guerra de desgaste, muriendo algunos en las escaramuzas propias de la guerra o a raíz de las heridas recibidas en aquellos mismos combates, mientras que otros lo hicieron víctimas del cansancio, la enfermedad o la desesperación. La victoria sonrió a los portugueses, pero los españoles estuvieron muy cerca de darle la vuelta al resultado, y lo hubieran logrado de haber recibido de España una mínima parte de los apoyos logísticos que recibieron los lusos desde Malaca.

Se consolida la pertenencia del archipiélago a Portugal, ya que se lo había ganado a España por la fuerza. Los indígenas se rebelaron contra sus nuevos señores,

pero fueron reducidos y, en buena parte, aniquilados. Mientras tanto, los españoles que permanecían en la zona se dividían en tres grupos: los que se habían pasado a Portugal, los que permanecían fieles a su patria y al emperador y los que, perteneciendo a uno u otro bando, se habían situado en alguna de las islas en las que habían formado sus propias familias. Los que se rindieron a los portugueses tuvieron que esperar durante años para ver hecha efectiva su repatriación. En 1532, prisioneros todavía de los portugueses, llegó al archipiélago la noticia de la firma en abril de 1529 del Tratado de Zaragoza, suscrito por los reyes de España y Portugal y que, en esencia, otorgaba a Portugal la propiedad de las islas. Los 14 españoles que finalmente regresaron a Castilla, escribieron el epílogo de la presencia española en las islas de las Especias (11).

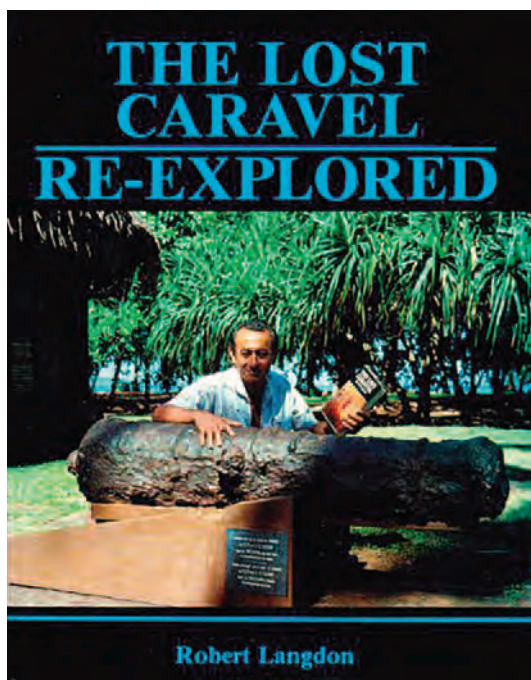


Andrés de Urdaneta, marino cosmógrafo y fraile agustino, epítome de la guerra prácticamente desconocida que enfrentó a lusos y españoles en el siglo XVI por el dominio de las Molucas. Detalle de un óleo sobre lienzo de Víctor Villán de Aza, 1890. Colegio Alfonso XII. El Escorial

Con todo, quizás la parte más sorprendente de las peripecias de esta última expedición española a las Molucas la escribieron los tripulantes de la *San Lesmes*, carabela a la que oficialmente se dio, y se sigue teniendo hoy por perdida, aunque cada vez son más los investigadores que la asocian con los rastros, algunos tangibles, pero sobre todo culturales y espirituales, dejados en la zona de las Tuamotu por una misteriosa embarcación cuya identidad se pierde en el origen de los tiempos.

En 1929, el administrador de las islas François Hervé, encontró cuatro cañones en los arrecifes de Amanu. Pudo recuperar uno que depositó en el museo

(11) El paradigma de la permanencia de aquellos marinos en el Maluco la encontramos en Andrés de Urdaneta que, acompañado por otros trece españoles desembarcó en Lisboa en 1536, pues antes de liberarlo los portugueses lo sometieron a intensos interrogatorios sobre sus muchos conocimientos, además de ser despojado de sus libros, cartas, mapas y documentos.



Uno de los cañones hallados en Amanu en la portada de *The Lost Caravel*, de Robert Langdon.

de Papeete, pero años después desapareció. En 1969, cuando los franceses instalaron una base militar en Hao, cerca de Amanu, recuperaron dos cañones más, aparentemente españoles y del siglo XVI y, según las tradiciones orales recogidas en Amanu, algunas familias son descendientes de los supervivientes de un naufragio de aquella época.

Robert Langdon es un investigador australiano de la Universidad de Canberra. En 1975 escribió *The Lost Caravel*. Repasando todos los barcos desaparecidos y naufragados en el siglo XVI en el Pacífico, Langdon llegó a la conclusión de que los cañones de Amanu únicamente podían haber pertenecido a la *San Lesmes*. A base de observaciones culturales y genéticas, Langdon construye la hipótesis de que sus tripulantes sobrevivieron y que, junto con sus descendientes, se esparcieron por

otras islas dejando una marcada influencia en la zona.

Para el investigador australiano, la *San Lesmes* se desvió del resto de la expedición por culpa de una tormenta que la llevó al noroeste. Encalló en los arrecifes de Amanu y tiraron por la borda los cañones y otros lastres para reflotar la nave que, a pesar de todo y aunque muy dañada, llegó hasta Anán, donde desembarcaron algunos tripulantes, continuando después hasta Raiatea, donde se establecieron durante un tiempo para reparar el barco o construir otro nuevo. Años después otro grupo volvió a intentar el viaje hacia el oeste hasta llegar a Nueva Zelanda. Langdon afirma que los náufragos y sus descendientes ocuparon una posición preeminente en las islas en las que se establecieron. La influencia genética explicaría por qué los primeros exploradores europeos (Pedro Fernández de Quirós, ochenta años más tarde y James Cook, ciento sesenta años después de Quirós), encontraron unos indígenas de piel blanca, ojos claros y cabellos pelirrojos o rubios. La influencia espiritual se notaría a partir de la religión que surgió en Raiatea alrededor del dios Oro y explicaría la descripción de los indígenas de la creación del mundo según el Génesis, así como sus nociones del

concepto de la Santísima Trinidad. Otra influencia sería la construcción de la piragua doble con casco y vela latina de influencia netamente europea. La huella cultural explicaría por qué en algunas islas se saludaban levantando las manos al modo europeo, o que en el siglo XVI comenzaran a aparecer en la zona unas construcciones muy parecidas a los hórreos gallegos, y aquí hay que recordar que la *San Lesmes* zarpó de La Coruña con una tripulación mayoritariamente gallega. A su llegada, Cook dejó nota escrita de la extrañeza que le produjo que los indios conocieran la existencia del arcabuz y los clavos.

En definitiva, no hay pruebas concluyentes para asegurar que los tripulantes de la *San Lesmes* sobrevivieron en aquel dédalo de islas, pero sí indicios, y no pocos, de que pudiera haber ocurrido. Es, por tanto, a partir de esos indicios que Langdon reconstruye de manera ficticia la posibilidad de que la sociedad formada en lo que hoy conocemos como Polinesia Francesa se produjera a partir del asentamiento en las islas de un grupo de náufragos españoles, principalmente gallegos.

Para finalizar está también el misterio del metrosidero que crece hoy en el mismo lugar del que salieron muchos de los marinos de la expedición de Loáisa, siendo una costumbre bastante extendida entre los navegantes de la época que



Hórreos en la zona donde pudo naufragar la *San Lesmes* con sus 50 tripulantes gallegos.
(Fotografía facilitada por el autor)



El metrosidero es un árbol originario y exclusivo de Nueva Zelanda. El que crece en La Coruña podría deberse a que alguno de los descendientes de los tripulantes de la *San Lesmes* pudo haber regresado al lugar de partida de la expedición. (Facilitada por el autor)

conseguían regresar del otro lado del océano la de plantar semillas de los árboles que les hubieran llamado la atención (12).

Conclusión

Desde el punto de vista económico e institucional, la expedición a las Molucas de García Jofre de Loáisá constituyó un rotundo fracaso, pues solo una nave de siete alcanzó su destino, produciéndose entre el resto, desobedien-
cias, desertiones, motines e inexplicables desapariciones. Sin embargo, hay

(12) En el patio del cuartel de la Policía Local de La Coruña, en la calle Orillamar, se levanta un «metrosidero», árbol originario y exclusivo de Nueva Zelanda que, según los especialistas, podría tener entre 400 y 500 años, lo que hace pensar que algún descendiente de los potenciales naufragos gallegos supervivientes de la *San Lesmes* pudiera haber plantado su semilla a su regreso de las antípodas.

una perspectiva desde la que esta expedición, sin duda hermana menor de la primera por lo poco que se ha divulgado en comparación con aquella, podría considerarse un éxito resonante: su contribución al legado histórico.

Cuando una tormenta dispersó las naves, cada unidad tomó un rumbo diferente. Al cruzar el estrecho de Magallanes, cada buque actuó con independencia multiplicando la presencia española en todo tipo de islas, contribuyendo de este modo a que el Pacífico fuese conocido de uno a otro confín como «El lago español». Tanto el capitán general Loaísa como su segundo Juan Sebastián Elcano se dejaron la vida en el empeño, siendo sus cuerpos sin vida sepultados en el océano Pacífico donde descansan para siempre. Gracias a sus testamentos conocemos, por una parte, el verdadero nombre del marino de Guetaria y, por otra, que en la expedición viajaba una mujer, una esclava africana propiedad de Loaísa de nombre María, que fue la primera de su género en cruzar, consecutivamente, los océanos Atlántico y Pacífico.

La *Victoria*, nao capitana, fue la única que alcanzó su destino en la isla de Tidore. A resultas de que la vecina isla de Ternate había sido ocupada por los portugueses, desde su llegada en octubre de 1526 y durante algo más de tres años se entabló una guerra sorda nunca declarada y poco conocida en España entre los dos países ibéricos, guerra en la que se impusieron los portugueses, gracias, principalmente, a la cadena logística que los abastecía desde Malaca. En 1532, cuando los españoles prisioneros de los portugueses supieron que tres años antes los reyes de ambos países habían firmado un tratado por el que las



Estanque del Panteón de Marinos Ilustres. (Foto: Armada)

Molucas quedaba del lado portugués, se dieron cuenta de que su lucha y la muerte de muchos de ellos había sido estéril.

Es más que posible que la carabela *San Lesmes*, históricamente tenida por desaparecida, llegara al archipiélago de las Tuamotu y que sus tripulantes mezclaran su sangre con la de los nativos de la isla, expandiendo por el archipiélago sus ideas, credos y conocimientos. No es descartable que fueran los primeros europeos en pisar tierra en Nueva Zelanda e incluso en Australia.

En el Panteón de Marinos Ilustres, ubicado en la Escuela de Suboficiales de la Armada en San Fernando, tras el altar mayor hay un pequeño estanque sobre el que una cúpula acristalada permite llegar los rayos del sol, dando a sus aguas el más azul de todos los colores del mar. Adosadas a las paredes, unas ánforas de barro contienen el agua de los siete mares que refresca cada año el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. De tal forma, en este estanque reposan idealmente los cuerpos de los marinos españoles que, a lo largo de los tiempos, tuvieron la mar como sepultura, entre otros muchos el propio Elcano, el primero en navegar toda la redondez de la tierra y, por ende, todos los mares del globo. Descansen todos en paz.

