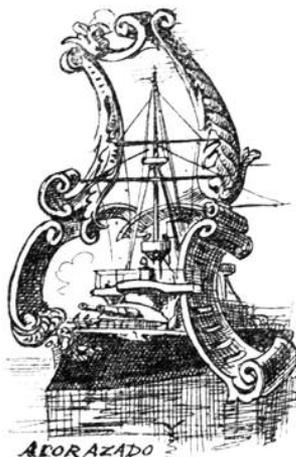


# LA ÚLTIMA AVENTURA DE ELCANO

Víctor M. SAN JUAN SÁNCHEZ  
Capitán de yate

## Antecedentes



QUEL lejano septiembre de 1522 no había hecho la destartalada nao *Victoria* sino rematar la primera —e increíble— vuelta al mundo, dejando muda de asombro a toda la Cristiandad, cuando ya se suscitaron las más enconadas disputas políticas en todas las cancillerías europeas. La más notable fue, sin duda alguna, la pugna por la propiedad de la «mina de oro» de la época, las especias de las islas Molucas, que reclamaban para sí España y Portugal. El Tratado de Tordesillas de 1494 había quedado en poco más de un cuarto de siglo completamente anacrónico y se hacía necesario establecer fehacientemente una nueva línea de demarcación.

A tal fin, el emperador Carlos V propuso a los portugueses celebrar una nueva cumbre entre Elvas y Badajoz (frontera hispano-lusa) durante la primera mitad del año 1524. En la comisión española figuraron ilustres como Hernando Colón —hijo del descubridor del Nuevo Mundo— y Juan Sebastián de Elcano, reconocido a la sazón como el más prestigioso navegante oceánico. Por desgracia, la iniciativa resultó inútil: las posiciones de partida para negociar de ambas delegaciones eran tan duras que hacían imposible avenirse a acuerdo alguno.

Así las cosas, el rey decidió —como ya hiciera su abuelo Fernando el Católico— proceder a hechos consumados enviando una nueva armada, mucho más potente, por la misma derrota que la expedición Magallanes. Como correspondía, Elcano solicitó de inmediato el mando, pero el emperador, consciente de que uno de los más graves problemas de la navegación en la época era mantener sujetas a las tripulaciones, se decidió por una jerarquía coherente capaz de mantener la disciplina, nombrando comandante de la flota al comendador frey García Jofre de Loaysa, con el que firmó capitulaciones



Réplica de la nao *Victoria*. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

(contrato) en la temprana fecha del 13 de noviembre de 1522, solo dos meses después de la llegada de la *Victoria* a Sanlúcar. Elcano, nombrado piloto mayor de la expedición, quedaba enrolado para otro extenuante periplo oceánico merecedor de atención por sí mismo, pero siempre al margen o mero apéndice en los textos de la primera circunnavegación, que por su enormidad y trascendencia lo deja por completo en segundo plano. Pero se trató de otra hazaña oceánica inestimable, en la que merece la pena poner nuestra atención: la última gran aventura de Juan Sebastián de Elcano.

### **Un final que es un principio**

Imaginemos ahora, como al inicio de un film cinematográfico, una escena impactante para el espectador: aparece una enorme nao de madera de 240 toneladas (se trata de la *Sancti Spiritus*), catastróficamente tumbada sobre el costado en tierra tras haber garreado sus áncoras por el temporal del sudoeste. Abandonada por su tripulación, únicamente vemos ante ella una figura arrodillada con una gran barba y tan solo a cubierto del frío por pardos harapos empapados. La cámara se aproxima al individuo hasta que podemos oír lo que musitan sus labios: «Por mis pecados ha permitido Dios este desastre».

Es una escena rigurosamente real, narrada amargamente por el propio Elcano en una carta a su hermano Martín acerca del naufragio del último bajel que mandó, perdido en el fondeadero de las Once Mil Vírgenes, en la entrada al cabo de Hornos. Pero, hasta llegar a este momento dramático, la expedición al mando de Loaysa pasó por otras muchas peripecias: se había determinado partir esta vez de La Coruña, donde se construyeron tres de las siete naos, procediendo el resto de las gradas de Portugalete, en Vizcaya. Las más grandes eran la capitana *Santa María de la Victoria*, de 360 toneladas (al mando del propio Loaysa); la *Sancti Spiritus*, de 240, a cargo de Elcano; la *Anunciada*, de 204, con Pedro de Vera al frente, y la *San Gabriel*, de Rodrigo Acuña, con 156 toneladas. Aparte de estas, constaron en la flota dos carabelas aparejadas como naos —la *Santa María del Parral*, de Manrique Nájera, y la *San Lesmes*, de Francisco de Hoces, ambas de menos de 100 toneladas— y el patache *Santiago*, de solo 50, al mando de Guevara.

Zarparon de La Coruña el 24 de agosto de 1525 y llegaron a las Canarias sin mayores dificultades. Elcano debía de tener muchas ganas de volver a la mar porque, después de su llegada a Sevilla en septiembre de 1522, las solicitudes de Carlos V no habían cesado: le mandó acudir a su presencia en Valladolid con dos lugartenientes escogidos (el piloto Francisco Albo y el barbero Hernando de Bustamante); tras la escueta narración del periplo circunnavegatorio, el monarca, emocionado, le concedió escudo de armas, una pensión vitalicia de 500 ducados y el célebre globo terráqueo con la inscripción *Primus circumdedisti me*. Pero no todo fueron rosas: poco después, Pigafetta pedía audiencia real para entregar a Carlos su *Diario* de la expedición, en el que dejaba entrever que los supervivientes (18 a bordo de la *Victoria*, 13 apresados en Cabo Verde y un número indeterminado de la *Trinidad* perdidos en el Pacífico) no eran otra cosa que un hatajo de amotinados contra su excelso señor, el extinto Fernando de Magallanes.

Elcano tuvo entonces que pasar por una especie de «comisión de investigación» incoada por el alcalde de la Casa y Corte, Santiago Díez de Leguizamo, ante el que compareció junto con Albo y Bustamante. El navegante no dijo otra cosa que la verdad: Magallanes se había comportado como un mando arbitrario, marginaba a los castellanos frente a sus acólitos portugueses, no informaba de sus intenciones a los capitanes e ignoró de principio a fin todas las instrucciones de Carlos V a la expedición; en suma, «desamparaba a la Armada». Tras las declaraciones coincidentes de los lugartenientes, el veredicto real no pudo ser más favorable, sobre todo teniendo en cuenta que a Pigafetta le había faltado tiempo para correr con su *Diario* al rey Juan de Portugal y a Francisco I de Francia, buscando acomodo «alimenticio», que encontraría al fin bajo el mando del maestre de la Orden de Rodas, Philippe de Villiers.

No debió de agrandar al rey que la empresa por él patrocinada fuera de dominio público en toda Europa, con todas sus consecuencias. El veredicto a

favor de Elcano hizo pensar a este que sería buen momento para otras mercedes, como ser rehabilitado por la venta de la nao de su propiedad al duque de Saboya *in illo tempore*, ser nombrado caballero de la Orden de Santiago, el mando de la nueva expedición y dos guardaespaldas. De todos ellos, Carlos solo concedió lo primero y lo último, gozando el navegante entre 1523 y 1525 —mientras se movió en la corte— de privilegio real y de tener las espaldas bien cubiertas.

## Desastre en el Estrecho

En esta ocasión, podemos contar con un cronista mucho más asiduo y fiable que Antonio Pigafetta: Andrés de Urdaneta, ayudante de Elcano y destinado a ser, junto con la observación monástica, uno de los más grandes navegantes hispanos de todos los tiempos. La flota partió de las Afortunadas a finales de agosto de 1525, tras haber sufrido algunas deserciones en la isla de La Gomera. Entrando septiembre, avistaron un bajel al que Loaysa, creyéndolo francés, ordenó dar caza por encontrarse España y Francia en una de las primeras e interminables guerras entre Carlos y Francisco.

Fue el *Santiago* de Guevara quien lo hizo, seguido de cerca por la *San Gabriel* de Acuña. Resultó ser una carabela portuguesa y, cuando era conducida por el patache al seno de la flota, fue cañoneada y abordada por la *San Gabriel*, generándose un tremendo lío entre Guevara y Acuña, con mutuas acusaciones. Loaysa recibió cortés a los portugueses en la capitana antes de liberarlos, pero sus mandos siguieron discutiendo. Ello fue motivo de que cuando la flota, internándose en el golfo de Guinea, llegó a la isla de Annobón para hacer aguada y leña, Loaysa decidiera arreglar cuentas con sus subordinados pues, aparte lo anterior, varios gentilhombres habían levantado la voz contra el piloto mayor, Juan Sebastián de Elcano. Acuña fue arrestado en la capitana dos meses y Guevara suspendido de sueldo igual tiempo, mientras se decretaba tormento contra los amotinados del *Sancti Spiritus*.

La falta de disciplina era endémica a bordo de los barcos de la época. En este caso, tal vez el mal comportamiento viniera originado por la magnanimidad real, puesto que Esteban Gomes, quien fuera piloto y comandante de la *San Antonio* —la mayor nao de la expedición de Magallanes que, cargada con todas las provisiones, había desertado en el crítico momento del Estrecho— no solo fue perdonado, sino que se le permitió participar y enriquecerse como suministrador de la expedición de Loaysa y Elcano. Después de esto, algunos mandos parecieron tomar su propia iniciativa, considerando la autoridad oficial como menoscabada, sabedores de que una posterior y afortunada deposición ante los alguaciles reales podía salvarlos e incluso respaldarlos. Véase, sin ir más lejos y aunque cueste decirlo, el caso del propio Elcano.

Pronto hubo problemas inmediatos más graves de los que ocuparse. En el penoso fondeadero de Annobón la nao capitana garreó sobre la *Sancti Spiritus* de tal forma que esta se vio obligada a levar anclas y salir del fondeadero con el piloto mayor todavía a bordo de la *Santa María de la Victoria*. No fue hasta cuatro días después (entrado ya octubre) que la nao de Elcano pudo unirse de nuevo a la flota, rumbo ya a las costas americanas, avistadas un mes después. Elcano llevó la derrota con rumbo sur, costeano para hallar la aún remota embocadura del estrecho descubierto por Magallanes, que había de conducirles, Pacífico Sur a través, hasta las anheladas Molucas. Pero a fin de año sucedió lo inevitable: un fuerte temporal obligó a las naos a amainar velas, dispersándose la flota. Cuando todo pasó, no estaban a la vista ni la capitana ni la *San Gabriel*; esta última apareció pronto, pero no la *Santa María de la Victoria* con Loaysa a bordo, que se había esfumado como por ensalmo.



Andrés de Urdaneta. (Fuente: internet).

Aunque Elcano tomó el mando, enseguida hubo discrepancias: mientras el piloto mayor pretendía mantenerse unos días dando bordos planos en espera de la capitana, Acuña y su piloto —de la *San Gabriel*— dijeron no querer saber nada del asunto y continuaron hacia el Estrecho. En realidad, tenían razón, puesto que —como luego se supo— Loaysa había seguido en solitario camino de la extremidad de Sudamérica; pero Elcano no lo sabía, y desobedecerle fue grave afrenta a añadir a las anteriores. Por fin, la agotada flota llegó el 12 de enero de 1526 al estuario del río Santa Cruz, donde se pudo echar el ancla y reponer agua y algunos víveres. Pero de nuevo surgen las diferencias de opinión: reunidos los capitanes, cinco de ellos deciden —contra la opinión de Elcano, que pretendía esperar allí a Loaysa— por mayoría seguir adelante, pues la estación estaba muy adelantada para pasar el Estrecho. El piloto mayor solo podrá enviar el patache río arriba para dejar una señal en tierra como mensaje para la capitana.

Siguieron, pues, adelante, y tan confundidos estaban todos —Elcano incluido— que tomaron el siguiente cabo del Buen Tiempo de río Gallegos

por el de las Once Mil Vírgenes del estrecho de Magallanes, precipitándose las seis naos río arriba. El resultado fue una estrepitosa varada múltiple en la que todas quedaron con la aparadura cogida en el lodo en espera de la marea para quedar libres. Urdaneta critica por este hecho a su señor con buen humor, alegando que el error es posible —históricamente se ha dado otras veces, incluso en el siglo XIX con buques como el *Beagle* de Darwin—, pero que se habría podido evitar con una buena campaña de sondeo. Esto nos hace sospechar hasta qué punto andaba «suelta» la flota: Elcano ni siquiera pudo hacer que aguardaran mientras mandaba por delante al patache o un esquife a sondear.

En estas difíciles circunstancias, la expedición prosiguió su ruta hacia el sur, donde a solo seis leguas encontraron al fin la embocadura del estrecho de Magallanes. Se echó el ancla allí mismo para verse inmediatamente presos de un violento temporal del sudoeste que los echaba a tierra sin remedio, terminando por irse contra la costa la desventurada *Sancti Spiritus*, como sabemos. De la nao de Elcano se pudo salvar la dotación con un cabo llevado a tierra por un valiente.

Allí, en una maldita y fría playa de guijarros (como la describe Urdaneta), fue donde se dio la escena que narramos, comenzando la gente a rescatar los pertrechos del naufragio. Por fin aparecieron las otras naos indemnes —*Anunciada*, *Santa María del Parral* y *San Lesmes*— que habían podido salvarse de la quema largando la artillería por la borda y saliendo del Estrecho para volver al océano Atlántico con agua para correr. Elcano y Urdaneta embarcaron en la *Anunciada* de Pedro de Vera, no sin antes prometer a los suyos que enviarían en su ayuda. El estrecho de Magallanes, como si quisiera hacer honor a su descubridor, antes de empezar ya había cobrado un altísimo precio a la expedición, que se hallaba sin las naos mayores y la *San Gabriel* extraviada; es decir, prácticamente la mitad de los efectivos y con el mando tocado en su moral por el naufragio y la autoridad por los continuos desacuerdos. Lo cierto es que las desgracias no habían hecho sino empezar.

### Una flota diezmada

Con su «insignia» en la *Anunciada*, Elcano siguió adelante; pero el 18 de enero otra furiosa tempestad del sudoeste se abatió sobre la expedición. Las naos perdieron todos los botes que llevaban a remolque y Elcano, con la lección muy bien aprendida, mandó sin dudarlo regresar al océano Atlántico, so pena de perder también los barcos supervivientes como la *Sancti Spiritus*. Era como si el fantasma de Magallanes persiguiera a la expedición, impidiéndoles el ansiado paso. Dos días tardó aquel maldito viento del 230° (el mismo, curiosamente, que impide a un velero en el Mediterráneo tomar el estrecho de Gibraltar cuando vienen mal dadas) en amainar,

permitiendo al fin el fondeo de la expedición en la Primera Angostura. En cuanto quedaron firmes las áncoras, Elcano mandó a Urdaneta con un destacamento en ayuda de los desgraciados supervivientes de la *Sancti Spiritus*. El joven ayudante, convertido en teniente habilitado, viviría así la primera gran aventura de su existencia, de cuatro días de duración, en la que según el mismo confiesa pasó tanta sed que llegó a beber su propia orina. Por fin llegó al paraje donde había naufragado la *Sancti Spiritus*, cuyos náufragos tuvieron que añadir a la alegría de su llegada la entrada casi triunfal en el Estrecho de la *Santa María de la Victoria*, seguida de la *San Gabriel* y el patache *Santiago*. Pero Loaysa continuó navegando hasta el lugar donde se hallaba fondeado Elcano, tomando de nuevo el mando de la expedición al completo.

A pesar de que Loaysa era hombre sensato y comedido, no dudó en reprochar a Elcano por haberle esperado frente a las costas del Brasil cuando debió seguir camino hacia el Estrecho, como hicieron la capitana y la *San Gabriel*. No sabemos cómo tomaría el piloto mayor este «tirón de orejas», que respaldaba implícitamente el criterio de Rodrigo de Acuña (capitán de la *San Gabriel*, que ya se había revelado proclive al motín) por encima de Elcano, que no hizo otra cosa que apoyar de continuo a su superior como mejor supo. Este tipo de reproches son mejor en privado. Veremos cómo agradecería Acuña a su jefe que le diera la razón.

Acto seguido, Loaysa entregó a Elcano el mando de las *Parral*, *San Lesmes* y *Santiago* —es decir, ambas carabelas y el patache— para volver a rescatar a los náufragos del *Sancti Spiritus*. Y mientras el piloto mayor llevaba a cabo su comisión felizmente a pesar del nuevo temporal que dispersó su flotilla e hizo temer por la *Parral* y el patache (que se tuvieron que refugiar en sendos riachuelos), la *Santa María de la Victoria*, ya tocada en su proa por un abordaje previo a la *Parral* en el Atlántico, a pesar de sus cinco anclas garreó como la *Sancti Spiritus* de Elcano sobre tierra, deshaciéndose el codaste y la popa. Cuando llegó Elcano junto a la *San Gabriel*, Acuña opinó que la capitana no tenía salvación y había que abandonarla; a diferencia de Elcano, que puso a todos los carpinteros a trabajar consciente del valor del mayor buque de la flota.

Mientras en esto se hallaban Loaysa, Elcano y Acuña, el espíritu de la traición fraguaba en la flota en recuerdo del malhadado Esteban Gomes. Pedro de Vera, que en la *Anunciada* fue expulsado dos veces del Estrecho (una de ellas con Elcano a bordo), empezó a desobedecer las órdenes, y el 10 de febrero por la tarde, según Urdaneta, «desapareció y nunca más le vimos». Al fin se había consumado la inevitable desertión que los mandos temieron desde el inicio, dejando en la estacada a todos sus compañeros. La hasta entonces con suerte nao *Anunciada* se fue por voluntad propia y nunca más fue vista por mortal alguno.

No sería la única desertora. Parcheada la capitana *Santa María de la Victoria*, Loaysa y Elcano decidieron dar marcha atrás, regresando a la bahía de



se allí, pues costó mucho volver a ponerla a flote. Por fin, llevadas a cabo las pesadas labores de intendencia y logística, a finales de marzo la flota abandonaba Santa Cruz, llegando al Estrecho —cabo Once Mil Vírgenes— el 5 de abril, y el 8 del mismo mes a la Primera Angostura.

A partir de ahí, vino el laborioso cruce de esta difícil vía de navegación, que después del paso Ancho toma rumbo sur, llegando al puerto del Hambre y la bahía de San Nicolás, donde el camino propone tres alternativas: hacia el este, la anchurosa bahía Inútil no conducente a parte alguna (como su nombre indica); al sureste, el actual canal Cockburn, que tras un laberinto mareante conduce al océano Pacífico, y la fiable ruta suroeste, que vira luego al oeste y noroeste para llevar finalmente al cabo Pilar, la ruta de Magallanes, que desemboca también al océano Pacífico.

El día 2 de mayo, hallándose en pleno Estrecho, la escuadra sufrió otro temporal duro que la obligaba a refugiarse en el puerto de San Juan. En los estrechos canalizos —como luego han demostrado otros buques, como la fragata *Boudeuse* de Louis A. de Bougainville o la balandra *Spray* de Joshua Slocum— todo es hallar un fondeadero a tiempo, saber esperar, pescar o capturar los excelentes mejillones, tomar leña y afrontar ocasionales contactos con los indios patagones, de diferentes tribus según cada isla. Para Loaysa y Elcano no fue una excepción, cebándose en los expedicionarios una horrenda plaga de piojos.

Por fin, el sábado 26 de mayo, después de 48 días de travesía, este segundo intento de cruce del estrecho de Magallanes tuvo éxito, alcanzando las naos castellanas el cabo Pilar y el Mar del Sur descubierto por Vasco Núñez de Balboa apenas trece años antes. En aquellos tiempos de logística incierta, tal vez emplearon demasiado tiempo frente al mes que tardó Magallanes, aunque Bougainville tardó 52 días en 1767. Por su parte, Anson empleó 38 días en doblar el cabo de Hornos en 1744; un mes tardó en lo mismo Alejandro Malaspina en 1790, y solo 18 días la escuadra de Filipinas del teniente general Álava en 1796. Eran otros tiempos. Loaysa y Elcano ya llevaban auestas los fracasos anteriores, y el cruce tan largo no hizo sino empeorar la situación sanitaria en las cuatro embarcaciones.

En efecto, internándose en el océano Pacífico durante dos largos meses (del 26 de mayo al 30 de julio de 1526, día en que murió Loaysa), el escorbuto hizo estragos en las dotaciones de los buques, atestiguando el propio Urdañeta que durante la travesía murieron 30 personas de la capitana por esta enfermedad, diezmando la dotación. El 2 de junio un furioso temporal del sur dispersó definitivamente la flota, quedando cada buque en la peor situación, fiado a sí mismo y con magras provisiones en un océano inmenso que parecía ir a tragárselo como desierto inmisericorde. Las penalidades fueron incontables, y dramática su relación. La carabela *Santa María del Parral*, muy maltratada, logró la auténtica hazaña de cruzar el océano hasta las Filipinas después de que dos marineros se amotinaron contra al capitán Manrique Náje-

ra, luego juzgados y ejecutados. De esta desgraciada carabela se contaron finalmente tres supervivientes, según Carlos Prieto.

Mientras todo esto sucedía, en la Nueva España (México) el gobernador marqués del Valle —por todos conocido como Hernán Cortés, emérito conquistador— recibió en el verano de 1526 una misiva del emperador Carlos V ordenándole organizar una expedición a las Molucas para conocer la suerte de Gómez de Espinosa con la nao *Trinidad* de Magallanes, Loaysa y Elcano. Cortés seleccionó para esta misión a su primo Álvaro de Saavedra y Cerón, que a finales de octubre de 1527 zarparía de Zihuatanejo (México) con tres naos y un centenar de hombres a bordo.

Cuál no sería la sorpresa de Álvaro de Saavedra —y del propio Cortés— cuando, poco antes de zarpar, arribó a Mazatlán un patache destrozado y con apenas un puñado de harapientos tripulantes a bordo. Se trataba, de forma increíble, del *Santiago* de Guevara que, tras quedar solo en las inmensidades del océano Pacífico, en vez de seguir al oeste, tomó rumbo norte y, en cuanto pudo, a levante, alcanzando así las costas centroamericanas y la salvación. Esto resolvía parte de la misión de Saavedra, puesto que el patache trajo noticias de la expedición de Loaysa; pero no de Espinosa ni del paradero de Elcano, por lo que Cortés ordenó proseguir con la expedición. Apenas unos cabos y algunos aparejos fueron aprovechables del desguace de la *Santiago* para los que zarpaban; tal era la escasez en los aún imberbes astilleros hispanoamericanos.

Pero volvamos al año anterior con la solitaria y maltrecha capitana *Santa María de la Victoria*, que vagaba por el océano Pacífico con un puñado de espectros a bordo y el más negro vaticinio para buque y tripulación. Sin embargo, allí, entre ellos, navegaba una semilla única, luego crucial y decisiva para España y la completa exploración del Pacífico: Andrés de Urdaneta. Aunque aquellos hombres y maderas solo luchaban por sus vidas, su esfuerzo sobrehumano serviría para salvar a la postre este valioso germen que algún día demostró valer su peso en oro.

Mientras tanto, sin embargo, todo era desolación. Muerto como dijimos Loaysa por enfermedad a finales de julio de 1526, el sobre lacrado abierto a continuación otorgaba el mando supremo a Elcano, como era de suponer. Lo hacía demasiado tarde, pues ya no había flota que mandar, y el propio Elcano, postrado en el lecho, ponía rúbrica en su testamento cuatro días antes previendo su fin. Se acordó pormenorizadamente de todos los seres queridos, lugar natal y parroquias adyacentes antes de firmar entre dos grandes bucles —como era costumbre en la época— en dos líneas, con trazo claro aún en nuestros días, la j de «Juan» y el «Sebastián» en la superior, y en la inferior un pequeño y desprendido «Del Cano».

Sin duda se trata del primer marino español universal nacido en la península Ibérica, únicamente inferior a Colón por la trascendencia del Descubrimiento. Profesionalmente, demostró ser un perito marino, conocedor de su trabajo, excelente piloto de una de las más notables travesías del Índico jamás realiza-

das, con la nao *Victoria*; sufrido coordinador de la flota de Loaysa y noble y leal al mando y al rey hasta un punto poco habitual en su época. Como ser humano, sus profundas convicciones cristianas quedan siempre en evidencia, preocupado por su honor, sus hombres y los suyos, nunca tiránico ni exigiendo lo que no se exigía a sí mismo, que sin duda fue mucho y terminó por costarle la vida. Ojalá, cuando los espectadores en general contemplan el hermoso bergantín goleta blanco, buque escuela de la Marina española, supieran que resplandece tanto como el espíritu de la persona cuyo nombre lleva. Porque si Francis Drake seguramente se abrasa en las llamas del Infierno, y Magallanes tal vez pague penas en el Purgatorio, es muy posible que Elcano, aunque solo sea por sus penalidades en la Tierra, se halle ya disfrutando del Cielo.

Después de sepultar su cadáver en la mar, la *Santa María de la Victoria*, rota y desvencijada, prosiguió su calvario oceánico. Según Urdaneta, «como la gente andaba muy fatigada, así del mucho trabajo de la bomba de achique como de la mar, e del poco comer y beber, e muy ruin, muríanse cada día». Tomó el mando interino de la expedición Alonso de Salazar, con Martín Pérez de Elcano (hermano de Juan Sebastián) como piloto. Nuevas muertes, y la travesía inacabable, llevaron al exbarbero y ahora contador Hernando de Bustamante al mando, cuando ya casi habían alcanzado las islas Marshall y, después, las Marianas. Pero uno de los testigos del testamento de Elcano, Martín García de Carquizano, se hizo con la voluntad de los supervivientes, deponiendo a Bustamante. Finalmente, llegada la sombra de la capitana de Loaysa milagrosamente a flote a la isla de Mindanao y luego a las Célebes, remató el agónico periplo en Tidore, donde aquel puñado de bravos quedaron al mando de Hernando de la Torre, que dirigió la resistencia contra los portugueses hasta 1532 con el único refuerzo de algunos supervivientes de la *Trinidad* de Gómez de Espinosa y Magallanes, entre los que estuvo el célebre



Estatua de Elcano en Guetaria. (Foto: internet).

Gonzalo de Vigo. Estos fueron los españoles encontrados por Álvaro de Saavedra —enviado de Hernán Cortés— cuando llegó a las Molucas con la nao *Florida*, construida en México.

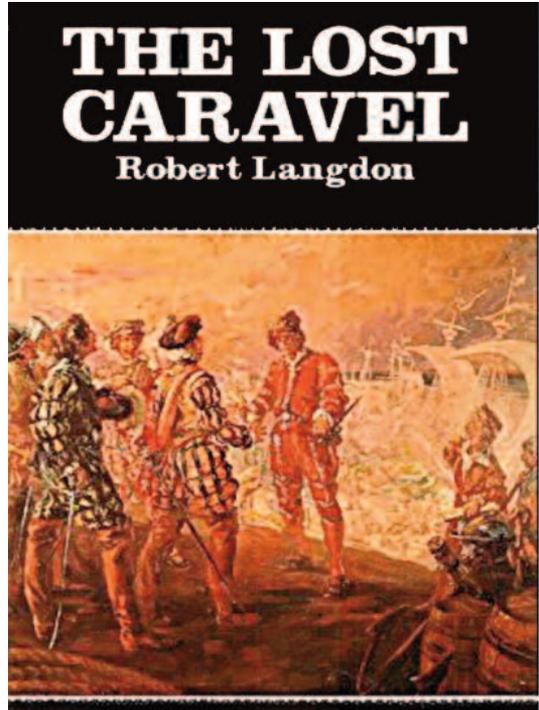
## La carabela perdida

La carabela *San Lesmes*, de menos de cien toneladas y al mando de Francisco de Hoces, resultaría tal vez la más peculiar de esta increíble flotilla de naves singulares, cada una predestinada con tinta indeleble en su cuaderno de bitácora. Si la capitana se desintegró tras recorrer medio mundo deshecha, la *Sancti Spiritus* destrozaba su quilla en el Estrecho, la *Parral* alcanzó amotinada las Filipinas y las *Anunciada* y *San Gabriel* desertaron (anotando su nombre la primera entre los barcos desaparecidos), quedando el patache *Santiago* como titular de la mayor proeza marinera, la *San Lesmes* lograría tal vez superar a todas como fuente de misterio en el siglo XX como digna candidata para fascinantes programas de televisión de nuestros días.

Ya sabemos que este buque estuvo a punto de quedarse atrapado en los barros de Santa Cruz cuando se le tumbó para carenar. Durante el primer intento de travesía del estrecho de Magallanes, volvió a protagonizar su propia peripecia, pues el temporal patagónico le desviaba de su ruta hasta los 55° de latitud sur, asomando su proa al final de la Tierra del Fuego, donde a la dotación «parecía que allí era acabamiento de tierra». En efecto, casi un siglo antes que Schouten (1616) y más de medio que Francis Drake (1578) —que, contra lo que se suele creer, no dobló el paso que lleva su nombre, sino que lo intuyó, desviado de su ruta como la *San Lesmes*, con las naos *Pelican* y *Elizabeth*, tras perder la *Marygold*— la carabela española habría descubierto el cabo de Hornos, que debería llamarse en buena lógica estrecho de la *San Lesmes*, en vez de estrecho de Drake, que pasó al Pacífico por el estrecho de Magallanes con un piloto de origen portugués.

Pero el sino increíble de la *San Lesmes* no pararía ahí. Después de dispersarse definitivamente la flota de Loaysa en el Pacífico diezmada por temporales, escorbuto, desertiones y piojos, este buque desaparece de las crónicas como la nao *Anunciada*. Pero, a diferencia de esta última, reaparece en muy tardía fecha, nada menos que 1974, con el libro titulado *The Lost Caravel (La Carabela Perdida)* del australiano Robert Langdon, el cual, siguiendo la pista de un viejo cañón español localizado en el atolón de Amanu —en la Polinesia francesa y sobre los 12° 40' de latitud sur— formula la hipótesis de que la *San Lesmes* y sus 70 supervivientes alcanzaran este lugar, influyendo decisivamente no solo en la cultura e historia de algunas tribus, de las que habrían llegado a ser jefes como «enviados del cielo» (o tal vez pitanza en caso de hambrunas ocasionales), sino también en su lenguaje, costumbres y avatares marineros.

Langdon aventura que hasta la llegada del explorador y topógrafo inglés James Cook a estas islas dos siglos después los españoles enseñaron a los polinesios a navegar largas distancias hasta otras islas (colonizando el ámbito del Pacífico durante los siglos XVI-XVIII) y como prueba irrefutable aporta el canto polinesio, tan similar al gregoriano bíblico, y la costumbre de darse la mano en vez de frotarse la nariz, como se practicaba en otros lugares. Si esto fuera así, la trascendencia de la *San Lesmes* en la historia sería inmensa, muy parecida a la del *Mayflower* en Norteamérica. Pero seamos realistas y no esperemos que en una zona completamente dominada por la cultura anglosajona —Australia, Nueva Zelanda, Hawái, etc.— prosperen hipótesis de este género; si así fuera, sería lentamente, con grandes dificultades y profundas investigaciones de etnólogos profesionales, a los que nadie hace caso en el mundo de virtualidad, *fake news*, *Wikipedia*, internet y propaganda a troche y moche de nuestros días.



Portada del libro *La carabela perdida*, de Robert Langdon.

## Conclusiones

No seremos ecuanímes si pensamos que la trascendencia de la expedición Loaysa-Elcano se limitó a ser apéndice fallido de la de Magallanes-Elcano; tampoco si la consideramos, como hacen muchos textos, un completo fracaso que impele al lector a su olvido. Aportando un poco de visión global, veremos que fue un paso más, decisivo por ser el segundo (cuando se afianza el camino) de apertura y colonización para el Imperio español —líder europeo en aquella época, no lo olvidemos— del inmenso territorio y mercado del océano Pacífico.

Durante el resto del siglo XVI este se convertiría en un «lago español», pues detrás de Saavedra (que fracasó dos veces intentando regresar a México) el emperador Carlos envió a Sebastián Caboto —este sí fue un completo fiasco, pues no siguió las instrucciones reales y terminó a sueldo del rey inglés Enrique VIII, para el que descubrió Terranova—, a Hernando de Grijalva en 1536, con las naos *Trinidad* y *Santiago*, y finalmente a Ruy López de Villalobos (1542) que, con media docena de bajeles y sus lugartenientes Bernardo de la Torre y Ortiz de Retes, intentó de nuevo el tornaviaje a México desde Filipinas, sin conseguirlo.

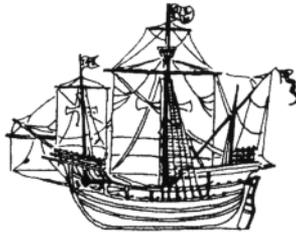
Pero, a pesar de la dificultad de estos viajes titánicos, de logística imposible y con penalidades y sacrificios sin cuento, la exploración española del Pacífico tomó nuevos bríos con la llegada al trono de Felipe II mediante la exitosa expedición (esta sí) de Miguel López de Legazpi en 1564, que a bordo de las naos *San Pedro* y *Almiranta* y los pataches *San Juan* y *San Lucas*, con avezados pilotos y expertos expedicionarios a bordo, como Lavezaris, Carrión o el ya fraile agustino Andrés de Urdaneta, partió de Jalisco para conquistar y poblar las islas Filipinas.

Por el Tratado de Zaragoza, Carlos V y el rey de Portugal, Juan III, habían acordado que las Molucas quedaran en manos de este último, dejando Filipinas en un limbo —por la nueva línea de demarcación estaban en zona de Portugal—, puesto que no se sabía su localización con exactitud. Legazpi partió a su colonización con 355 marinos, soldados y frailes, tras lo cual formó parte de la Corona española hasta 1898. De su expedición, dos barcos, el patache *San Lucas*, de Alonso de Arellano con Lope Martín como piloto, y la nao *San Pedro*, de Felipe de Salcedo con Andrés de Urdaneta a la carta marina, lograron finalmente verificar el tornaviaje navegando desde Cebú (Filipinas) hasta Acapulco (México), lo que permitía establecer la primera ruta comercial global de la Historia, la Nao de Acapulco o Galeón de Filipinas, que funcionaría durante los siguientes 250 años conectando Sevilla con el remoto mercado chino, japonés y polinesio sin pasar por la Ruta de la Seda.

Todo un hito, como vemos, el establecido por Elcano, con Loaysa y Urdaneta, en su última aventura. Un ladrillo más, imprescindible, en la construcción del gran edificio de la presencia española en el Pacífico durante casi cuatro siglos, rematada con hazañas increíbles, como la de la escuadra de Filipinas de 1795-1803 de Ignacio María de Álava o la expedición de Alejandro Malaspina en 1789.

Puesto que detrás de Legazpi llegaron Álvaro de Mendaña (1568), Pedro Fernández de Quirós (1605) o Luis Váez de Torres, ya en abierta competencia con los ingleses —Francis Drake en 1578 y Thomas Cavendish en 1587— y los holandeses —Oliver van Noort (1601) y William Cornelis Schouten (1616)—, los cuales, hallándose frecuentemente en guerra con el Imperio español, procuraron a su llegada exterminar cualquier rastro de los

pioneros exploradores hispanos que les habían precedido. Pero al final, es inevitable, las ruinas de los derruidos muros fraguados por un puñado de marinos españoles, portugueses y mexicanos eméritos acaban emergiendo, dejando a cada uno en su lugar. James Cook no descubrió y colonizó el océano Pacífico; lo hicieron Núñez de Balboa, Magallanes, Loaysa, Saavedra, Villalobos, López de Legazpi y otros, entre los que estuvo, por supuesto, Juan Sebastián de Elcano.



#### BIBLIOGRAFÍA

- ARTECHE, José: *Elcano*, Editorial Espasa Calpe, Madrid, 1972.
- ELCANO, Juan Sebastián; TRANSILVANO, Maximiliano, y otros: *La Primera Vuelta al Mundo*, Miraguano-Ediciones Polifemo, Madrid, 1989.
- HUMBLE, Richard: *Los Exploradores*, Editorial Folio, Barcelona, 1995.
- GRAVES, Robert: *Las Islas de la Imprudencia*, Plaza & Janés Editores, Barcelona, 1995.
- MORENO DEL COLLADO, Francisco: «450 Años del Tornaviaje de Urdaneta. La gesta que Globalizó el Comercio Mundial», *Revista Ejército*, núm. 294, abril 2018.
- PIGAFETTA, Antonio: *Primer Viaje en Torno del Globo*, Editorial Espasa Calpe, Madrid, 1999.
- PRIETO, Carlos: *El Océano Pacífico. Navegantes Españoles del siglo XVI*, Alianza Editorial, Madrid, 1975.
- SAN JUAN, Víctor: *El Perfil del Infinito*, Nowtilus Ediciones, Madrid, 2016.

La fragata *Reina Sofía* atracada en el puerto de Tolón, julio de 2019. (Foto: Andrés Díaz Ripoll Marzol).

