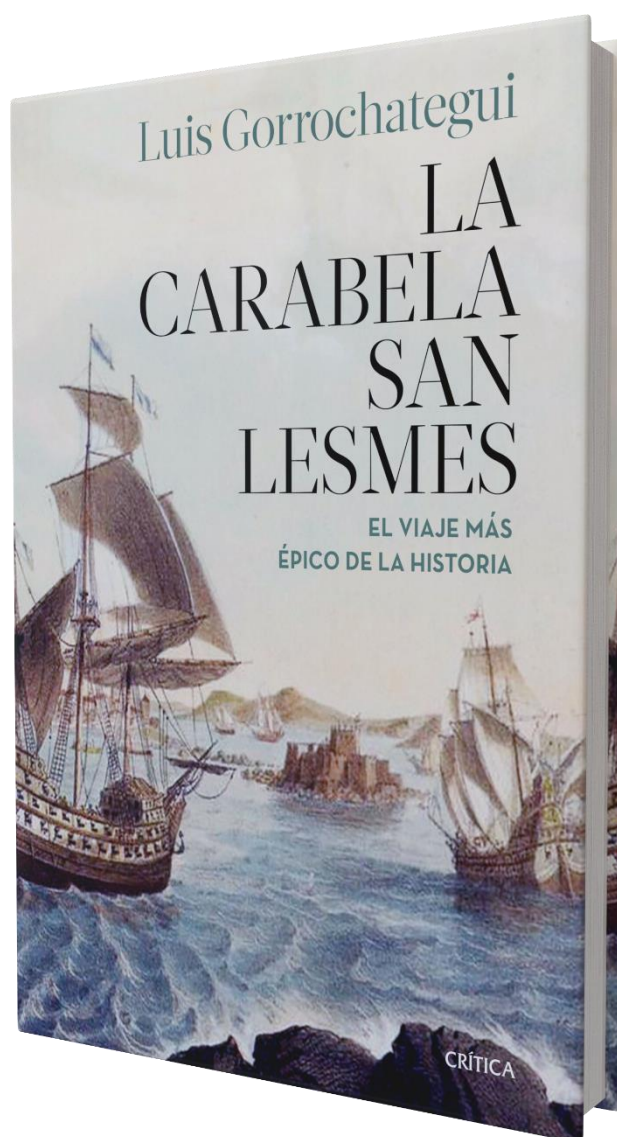


CRÍTICA

Luis Gorrochategui

LA CARABELA SAN LESMES

**EL VIAJE MÁS ÉPICO DE LA
HISTORIA**



A LA VENTA EL 1 DE JUNIO

AUTOR DISPONIBLE PARA ENTREVISTAS

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN, CONTACTAR CON:

ITZIAR PRIETO (Responsable de Comunicación Área Ensayo)

659 454 180/ iprieto@planeta.es

SINOPSIS

En el año 1525 siete naves de la expedición Loaísa-Elcano zarpan desde La Coruña con la intención de comenzar la anhelada ruta de las especias, descubierta en la primera circunnavegación al planeta, pero en esa titánica misión una de las naves, la carabela San Lesmes, encalla en una isla perdida en la inmensidad del Pacífico. Sin posibilidades de regresar, la tripulación tendrá que abrirse camino en las paradisíacas playas de la Polinesia.

De la mano de Luis Gorrochategui, conoceremos esta apasionante historia de supervivencia y expansión de unos navegantes a los que dieron por muertos, y la fascinación sentida por las expediciones españolas que siglos después hallaron a sus descendientes en aquellas tierras. La investigación también nos muestra nuevos datos sobre Australia y la exploración del Pacífico, e incidencias de la vida de James Cook jamás conocidas por sus numerosos biógrafos.

EL AUTOR



Luis Gorrochategui Santos (La Coruña, 1960) se graduó en filosofía por la Universidad de Barcelona. Ha compaginado su labor docente con la investigación y ha publicado *La Guerra de la Sirena. Nueva perspectiva de María Pita* (2002), *Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra* (Ministerio de Defensa 2011), *La Rebelión de los PIGS. La verdad oculta de la crisis y el saqueo del sur de Europa* (2013), *English Armada. The Greatest Naval disaster in English History* (2018), *Las derrotas inglesas en el Río de la Plata 1806-1807. Victoria decisiva en Buenos Aires* (2018), *Contra Armada. La mayor victoria de España sobre Inglaterra* (Crítica, 2020) y numerosos artículos y colaboraciones. Actualmente prepara su tesis doctoral acerca de los presupuestos de la historiografía sobre España. Más información en www.luisgorrochategui.com

EXTRACTOS DE LA OBRA

INTRODUCCIÓN

«Es fascinante el empeño que pusieron nuestros antepasados en la edad heroica de la exploración oceánica. Y el año 1525 no se quedó atrás. Ese verano zarpa desde La Coruña la expedición Loaísa-Elcano, con la intención de abrir la ruta de las especias siguiendo el camino descubierto pocos años antes en la primera circunnavegación al planeta. Es decir, a través del estrecho de Magallanes arribar hasta las islas Molucas, situadas al sur de las islas Filipinas, y muy anheladas dado el potencial del mercado de las especias, debido al gran precio que estas alcanzan en Europa. La expedición larga trajo con 450 hombres y siete naves, de las que solo una, y con grandes pérdidas, conseguirá llegar a las Molucas. Se hace entonces patente la excesiva dificultad y distancia de ese trayecto, que será abandonado y sustituido por tres más cortos y sincronizados. El primero, la ruta que une Filipinas con Acapulco por el Pacífico norte: así nacerá el galeón de Manila, que durante siglos conectará Asia con América en viaje de ida y vuelta. Después, la caravana terrestre de Acapulco a Veracruz, que lleva la mercancía al Atlántico en carretas, y por fin, la flota de Indias, que une América con Europa.

Así, podríamos decir que la expedición Loaísa-Elcano sirvió a la postre para descartar esta ruta y fue por lo tanto útil. Sin embargo, más allá de esa utilidad, esta jornada va a generar el más apasionante misterio de la historia de la navegación oceánica. Todo comenzó con el descubrimiento, en 1929, en el atolón de Amanu, en la Polinesia, de cuatro cañones de la primera mitad del siglo XVI. Sabemos que esas piezas exclusivamente pueden pertenecer a uno de los barcos de esta expedición: la carabela *San Lesmes*, pues conocemos el destino de las demás naves y también que no volvieron a transitar barcos por la zona en esta época. Asimismo, sabemos que el barco fue reflotado, pues no se hallaron más restos en el lugar, y sí piedras foráneas que pudieron servir de lastre. Así, los cañones y las piedras fueron arrojados por la borda para liberar la carabela y permitirle continuar la navegación. Este hallazgo puso sobre la pista al investigador australiano Robert Langdon, que dedicó gran parte de su vida a intentar resolver este misterio, algo que no es de extrañar, pues el asunto es realmente sugestivo. En efecto, los cañones, aun siendo la evidencia más clara del paso de la *San Lesmes* por la Polinesia, no son en absoluto la única, pues encontramos numerosos indicios de tal paso, y asentamiento, en áreas tan dispares como la genética, la arqueología, las influencias culturales, incluyendo construcción naval, lingüística, vestimenta, folclore o incluso la forja de mitos y elementos religiosos, que nos presentan las piezas de un gigantesco rompecabezas que este libro expande sobre la mesa. Otras investigaciones han añadido aún más intriga, denunciando las insalvables incongruencias cronológicas que encontramos entre la historia oficial de los descubrimientos en el Pacífico y la datación conocida de los antiguos mapas. Así, en los mapas aparece información sobre lugares que, según esa *historia oficial*, aún no habían sido descubiertos.

La primera parte del libro relata la expedición Loaísa-Elcano, su origen y singladura. La segunda se ocupa de la carabela *San Lesmes* y repasa las expediciones históricas a la zona en busca del rastro de esta nave. Viajaremos con Sarmiento y Mendaña a las Salomón, con Quirós y Torres a Australia e iremos a Tahití con Wallis, Bougainville y Cook. Nos detendremos después en los viajes de Boonechea y Gayangos a esta isla, donde España fundó el primer asentamiento europeo y tuvo tiempo de recabar incomparable información. Tras esto, nos meteremos en la piel de Mourelle y, después de viajar a Alaska y comprobar la distinta idiosincrasia de sus moradores, descubriremos las islas Vavao, el último paraíso inexplorado del Pacífico, que pone un broche de oro al mapa de la zona de influencia sanlésmica. Como colofón, se expone y analiza la fundada hipótesis de Robert Langdon. Hay

que tener muy presente que estamos hablando de un hecho que ocurrió hace medio milenio. Es decir, aquellos viajeros que encallaron en la inmensidad del Pacífico sur, quedándose aislados, y las numerosas generaciones de sus descendientes tuvieron realmente mucho tiempo para hacer sentir su presencia e influencia a través de los siglos y a largas distancias. Así, encontramos una historia no solo de supervivencia, sino de éxito y difusión, lo que convierte la peripecia de la *San Lesmes* en un viaje que llega hasta nuestros días. Hagámoslo juntos.»

LA EXPEDICIÓN LOAÍSA-ELCANO

LA GRAN CARRERA COMERCIAL

«[...] el descubrimiento de América fue una inesperada consecuencia de la lucha por abrir nuevas rutas marítimas entre las dos coronas oceánicas de la época. Este es el origen de que, por error, se haya llamado “indios” a los habitantes de América, denominación que, inercia lingüística, ha llegado hasta nuestros días. Y es que Colón ignoraba el verdadero tamaño de la Tierra. Sin embargo, sorprendentemente, Eratóstenes de Cirene (276-196 a. C.), tercer director de la Biblioteca de Alejandría, en su *De la medida de la Tierra*, calculó con pasmosa precisión el perímetro del planeta. Su método fue sencillo y magistral. Midió en primer lugar la distancia entre los obeliscos de Siena y Alejandría: 5.000 estadios, es decir, 790 kilómetros (lo hizo un hombre contratado al efecto, contando sus pasos). Medió entonces la sombra que proyectaban y supo que, aunque los dos eran verticales, no eran paralelos, sino que la inclinación de uno con respecto al otro era de 7 grados. La conclusión era inapelable: la superficie del planeta, aunque parece plana, es curva. Sabiendo la distancia que había entre ellos, y su inclinación respectiva, solo tuvo que proyectarlos hacia abajo para saber el punto en que se cruzarían. Este punto era, claro está, el centro de la esfera terráquea. En posesión ya del radio del planeta, solo quedaba multiplicarlo por la ya conocida fórmula $2 \cdot r$, para saber el perímetro de la Tierra: 252.000 estadios, o lo que es lo mismo, 39.690 kilómetros. Su minúsculo margen de error solo fue de 385 kilómetros. Pero lamentablemente la Biblioteca, lugar de saberes *paganos*, fue completamente destruida en el año 415. Por eso, Colón no sabía el perímetro y creyó en un primer momento que había arribado al continente asiático. Y aquella ignorancia da inicio a nuestra aventura.»

«Pronto se descubre que América no es Asia, y España busca un paso para continuar su aventura hacia el oeste en pos del rico Oriente. Mientras, en 1511, los portugueses conquistan Malaca, en la India, y parece ya inevitable que lleguen los primeros a las Molucas, las islas de la Especiería. Pero dos años después, en 1513, Núñez de Balboa, después de una épica travesía por la selva en tierras panameñas, llega a pie hasta el que denominará mar del Sur. Portugal, temeroso, intuye que, en cualquier momento, los rivales encontrarán el paso que conduzca directamente a la meta. La legendaria carrera de obstáculos se acerca a su desenlace.

En este enardecido arresto final, se prepara la flota de Magallanes y Elcano. Muy conocidas son las inauditas peripecias de los que se hicieron a la mar, desde Sanlúcar de Barrameda, antes de que despuntara el 20 de septiembre de 1519. Lo cierto es que, después de mil avatares y descubrimientos, muerto ya Magallanes en combate contra los filipinos, el 6 de noviembre de 1521 llegan a su meta: el archipiélago de las Molucas. Tras restablecerse y entablar relaciones de amistad con los reyes locales, cargan las dos naves supervivientes con las valiosas especias, entre las que destaca el clavo. [...] »

CONVERSACIONES E INSTRUCCIONES

«En febrero de 1523 Carlos I envía a dos embajadores a la corte de Juan III de Portugal, para dirimir a quién corresponde la propiedad del archipiélago de la Especiería. El país vecino también envía a España a sus delegados, pero en diciembre se hace patente que las divergentes posturas no se acercan. Los lusos afirman que las Molucas pertenecen a su jurisdicción, y que han sido descubiertas por ellos. España, por su parte, asegura que caen en su mitad del mundo, y que han sido halladas por Magallanes y Elcano. Añaden que, aunque alguna nave portuguesa hubiese llegado hasta ellas, e incluso comerciado allí, eso no conlleva ningún título de dominio. Deberían haber hecho como los españoles: establecer factorías y granjearse la colaboración de algunos reyes moluqueños.»

«[...] comenzaron los preparativos para la primera flota que zarparía desde Galicia. Dicho está que España pretendía consolidar un asentamiento permanente, y para ello, esta flota debía conducir al que sería Gobernador y Capitán General de los nuevos territorios hispanos. Tal personaje, que fijaría su residencia en las Molucas, debía ser persona de alta condición social. Para este cargo se nombró a don García Jofre de Loaísa, oriundo de Ciudad Real, “comendador de la Orden de San Juan y caballero principal de nuestros reinos”. No serían escasos sus privilegios, pues, además de un sueldo anual de 2.920 ducados, podría enviar en cada armada, en su exclusivo beneficio, “quince quintaladas de especiería”. Como segundo comandante de la expedición se designó a un hombre que conocía el desmesurado y peligroso trayecto, pues lo había recorrido tres años antes: Juan Sebastián Elcano.»

LARGANDO TRAPO Y DOTACIÓN DE LA SAN LESMES

«[...] estaba ya ultimándose el apresto de la flota compuesta por cuatro naos, dos carabelas y un patache, en total siete naves. La más grande, la *Santa María de la Victoria*, de 360 toneladas, capitana de la expedición y comandada por Loaísa. La seguía la *Sancti Spiritus*, de 240, capitaneada por Elcano; la *Anunciada*, de 204, por Pedro de Vera; y la *San Gabriel*, de 156, por Rodrigo de Acuña. Las dos carabelas debían establecer su base en las Molucas y, junto con dos bergantines que allí se construirían, defender el asentamiento. Ninguna de las dos arribaría al Moluco, aunque a una de ellas el azar le reservaba singular destino. Sus nombres eran *Santa María del Parral*, de 96 toneladas, capitaneada por Manrique de Nájera; y *San Lesmes*, también de 96, al mando de Francisco de Hoces. El patache *Santiago*, de 60, era comandado por Santiago de Guevara, cuñado de Elcano. Cuatro de las naves las había armado el propio Elcano en Portugaleta y, además de su cuñado, viajaban tres hermanos suyos y un sobrino. El ilustre navegante de Guetaria era el alma máter de la expedición, aunque esta fuese comandada por el linajudo García Jofre de Loaísa.»

«Pronto la flota desplegó su velamen y enfiló parsimoniosamente el mar abierto, costeano el islote de San Antón y después la Peña de las Ánimas, hasta perderse de vista. Solo la posesión de las mejores cartas náuticas de la época, de las más avanzadas técnicas de construcción naval y navegación, hijas de la pulsión oceánica ibérica, les permitieron lanzarse a una aventura inconcebible aún para el resto de los países europeos. No obstante, la audacia era el primer mandamiento de aquellos expedicionarios de principios del XVI.»

SACRIFICIONES HUMANOS Y UN CUENCO SAGRADO

«Los padres franciscanos Narciso González y Gerónimo Clota, el intérprete Máximo Rodríguez y el grumete Francisco Antonio Pérez acababan de conformar el primer establecimiento europeo en Tahití. Contemplaron desde tierra los barcos a punto de zarpar “con bastante aflicción así de nosotros como de estos naturales al hoir las salomas [cánticos]

con que se aprestaban los nuestros ... quedando con bastante melancolía, los naturales por sus amigos, y nosotros en nuestra soledad, sin más amparo que el de Dios".»

«[...] en Vehiatua y su familia encontramos un ejemplo paradigmático de personas de clara ascendencia europea que, sin embargo, celebran ritos religiosos ajenos a la cultura de origen de esa parte de sus genes. Esta cultura pudo ser visible mientras estuvieron vivos los tripulantes de la *San Lesmes* e incluso mientras respiraron quienes los conocieron. Con el hierro pudieron mantener y luego construir nuevas herramientas a imitación de las antiguas, y conservar técnicas de construcción de barcos y cualquier otro avance o destreza que fuera útil y transmitido así de padres a hijos. Pero, con el paso del tiempo y las numerosas generaciones, otros elementos culturales fueron sincretizados, o desaparecieron, y los descendientes se integraron en la cultura dominante en busca de su supervivencia.»

«[...] En los años setenta, nos recuerda Robert Langdon, Eric Conté investigó la posibilidad de trabajar la dolerita con dos canteros de la isla de Maupiti, constatando que, aun usando picos de geólogo, tardaron de uno a dos meses en hacer un pequeño cuenco de 16 centímetros. El australiano es concluyente: "parece claro que durante un período limitado de su prehistoria, la gente del área de Tahití tuvo acceso a herramientas de metal... Pero una vez que esas herramientas se agotaron, no pudieron fabricarlas más. Esto explicaría por qué el cuenco de Rodríguez era tan apreciado y por qué los Penu [morteros de piedra] bellamente tallados del período de contacto tenían una distribución extremadamente limitada". Es pues muy probable que el cuenco sagrado de Maupiti sea documento en piedra de aquella carabela que, antes de desintegrarse, no solo nos dejó sus cañones empotrados en el coral de Amanu. También algo que, aunque no es de hierro, sí representa el último vestigio y esfuerzo del metal que zarpó de España en 1525.»

LA CARABELA SAN LESMES

MOURELLE Y EL MISTERIO DE LAS VAVAO

«Declarada la contienda, es urgente enviar refuerzos y pertrechos de guerra a Manila en previsión de un posible ataque británico. Así, Martín de Mayorga, recién nombrado 47.º virrey de Nueva España, encarga la expedición de socorro a la fragata *Princesa*, al mando de Bruno de Heceta, que lleva como segundo a Mourelle, y a la nao *San José*, bajo el mando de José Emparán. Completados avituallamiento y reparaciones, zarpan de Acapulco el 15 de marzo de 1780. El 23 de mayo, tras dos meses largos de navegación, llegan a las islas que, en la primera circunnavegación al planeta, fueron llamadas de los Ladrones, tal y como vimos, después islas de las Velas y finalmente Marianas, su nombre actual, en honor a la reina Mariana de Austria, segunda esposa de Felipe IV, quien envió allí misioneros. Y mientras navegaban, Mourelle es ascendido a alférez de navío, dados los merecimientos del viaje anterior.»

«[...] el 20 de febrero, ante los vientos persistentes del nordeste y norte, «La escasez por instantes se aumentaba ... ya no podía prometerme el arribo a la tierra de Salomón, ni se me ofrecían sobre la carta más islas que las de Roterdan y Amsterdam, que venían al Sur; siendo igualmente constante que sólo en aquel hemisferio podía esperar el descubrimiento de muchas que siempre hallaron los viajeros de aquella región, sólo me quedó el recurso de navegar en solicitud de dichas dos islas, o de las primeras que por su dirección pudiese encontrar". Fue esta decisión la que encaminaría a Mourelle al descubrimiento de las Vavao, pues, más allá del azaroso hallazgo de las islas del mapa de Bellin, la posibilidad de hallar nuevos lugares en esa parte del mundo no era ajena a su intención. Día a día, en la lastimosa navegación sufre "la natural aflicción que un sentimiento de humanidad me producía a la

vista de aquellas miserias que entonces padecíamos”. Hasta que el 26 de febrero descubre una pequeña isla por la proa, “hacia la cual me dirigi buscando fondeadero donde amarrarme”.»

«[...] “llegaron algunas canoas con cocos y plátanos, que al momento feriaron mis marineros, y los indios que las condujeron entraron en mi bordo sin aquellos recelos y observaciones que en mis descubrimientos anteriores si practicaban los bárbaros de las costas septentrionales de Californias”. La fruición con que los hombres debieron regalarse cocos y plátanos habrá sido inolvidable. Y Mourelle nota una clara diferencia de actitud entre estas personas y la hostilidad de los indígenas de la fría Alaska. Las Vavao están situadas en la latitud tropical de Tahití. En el mismo paralelo que, desde Amanu, traza la migración sanlésmica hacia el oeste, hacia Anaa, Tahití y Raiatea, desde donde no solo navegaron hacia Nueva Zelanda, como veremos, sino que los cada vez más numerosos descendientes también siguieron hacia el oriente, hasta las Vavao, donde este paralelo se cruza con la cadena de islas que bajan hacia la tierra de los maoríes.»

«A los europeos no solo les llamó la atención, en aquel primer contacto con Vavao, la belleza de las mujeres, sino también la imponente envergadura de los varones: “La bien proporcionada estatura de los hombres me hizo medir sobre el alcázar algunos de los que estaban en mi bordo, y los hallé de seis pies y cuatro pulgadas inglesas [194 cm], gruesos, y de una extrema agilidad, sin que fuesen los mayores de aquella nación; pues en lo sucesivo vimos muchos que a nuestra vista nos parecían de mayor tamaño”. Volvemos a encontrar gran envergadura de los habitantes de esta zona, que, con más indicios, podría ser síntoma de la citada heterosis. En todo caso, visto desde las Vavao, había llegado un grandísimo barco tripulado por enanos “de suerte, que los menores competían con los mejores de mi buque; siendo esta diferencia origen de una mofa general que hacían de aquellos que yo tenía destinados a la conducción del agua y leña por menos útiles en las armas».20 También se sorprende Mourelle de la ausencia de imperfecciones entre los polinesios, lo que podría hablarnos de prácticas eugenésicas, pues no vieron “cojos, tullidos ni imperfectos con alguna disformidad natural o artificial”.»

«la carabela *San Lesmes* se convierte en ejemplo paradigmático de pervivencia de un grupo humano aislado hasta nuestros días. Aunque en este caso, la supervivencia fue mucho más allá, convirtiéndose también en un empuje civilizatorio que se dejó ver en las otras culturas de la zona, dejando una huella imperecedera y proponiéndonos el más apasionante rompecabezas de la historia. Porque, más allá de los pormenores de la reconstrucción del destino de la carabela, es manifiesto que encalló, se reflató, continuó su viaje y ha ejercido una enorme influencia en el Pacífico sur, desde la isla de Pascua, hasta las Vavao y Nueva Zelanda.»

EPÍLOGO

«En 2002, 27 años después de la publicación de *The Lost Caravel* y uno antes de su muerte, Robert Langdon publica un interesantísimo artículo en el número 19 de la revista de genética *Human Mutation*: “Una visión bastante diferente de los orígenes maoríes: evidencia genética del asentamiento europeo anterior al siglo XIX en Nueva Zelanda”. Comienza recordando otro artículo que acababa de ser publicado en esa misma revista, que parece dar por sentado que la comunidad científica está de acuerdo en que el primer poblamiento de Nueva Zelanda se remonta de 800 a 1.000 años y es originario del Pacífico central, posiblemente las islas Cook, y que el asentamiento europeo comienza en el siglo XIX. Langdon pasa a mostrar su disconformidad y resume su hipótesis ya publicada. Reflexiona entonces sobre qué ha pasado con la muy fundada teoría de que los orígenes de los maoríes están en la isla de Raiatea, ampliamente extendida desde que S. Percy Smith, fundador de la

Sociedad Polinesia en 1892, la propuso en 1921. “Sin embargo, los especialistas se enfriaron decididamente con ella después de que se adelantó la hipótesis de *San Lesmes*, y ahora rara vez se menciona [v. g. Bellwood, 1978, 1989; Kirch y Green, 2001]”.»

«[...] la desaparición de la imagen histórica negativa internacional de España nos permitirá que se tomen tiempo, en Australia, Nueva Zelanda o Francia, para analizar al detalle la hipótesis de Robert Langdon. Y no es para menos, pues sorprende el carácter masivo y multidisciplinar de los datos aportados por el australiano, en lo que constituye un formidable trabajo de investigación al que dedicó buena parte de su vida.

Su reconstrucción del destino de la carabela es la mejor hipótesis explicativa, verificado el cruce de tan vasta información que pone a nuestro alcance. La evidencia, más allá de la supervivencia de unos naufragos, nos muestra el rotundo éxito de sus descendientes en el sur del Pacífico, debido a la estadística genética, observable y científica, a su formidable expansión y a su integración cultural. Habrá etnólogos que analicen en el futuro rasgos diferenciales de estos descendientes para trazar su cultura, que bien podría llamarse *sanlésmica*. Quizá su alegría, la apertura y curiosidad por otros barcos, la fascinación ante la piel blanca, los largos viajes, las grandes guerras entre islas, como las de Anaa o Tahití, una religión sincrética compartida, los mitos fundacionales, las técnicas de construcción y navegación, su finura en la vestimenta y la conversación y su tez clara y facciones caucásicas dibujen los rasgos de esta cultura del Pacífico sur, imprescindible a su vez para entender la historia, la cultura y la genética de los maoríes y de los habitantes de tantas islas, de otro modo inexplicables. Así, nos encontramos un misterioso viaje respaldado por un conjunto inapelable de pruebas. Lo que nos conduce a la más asombrosa aventura corrida por nuestros antepasados en el Pacífico, al más épico de los viajes, a la carabela *San Lesmes*. Vayan, pues, estas palabras en recuerdo de aquellos valerosos hombres de la edad heroica de la exploración oceánica, sirvan para rememorar la gran historia española en el Pacífico.»

CRÍTICA

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN, CONTACTAR CON:

ITZIAR PRIETO (Responsable de Comunicación Área Ensayo)

659 454 180/ iprieto@planeta.es