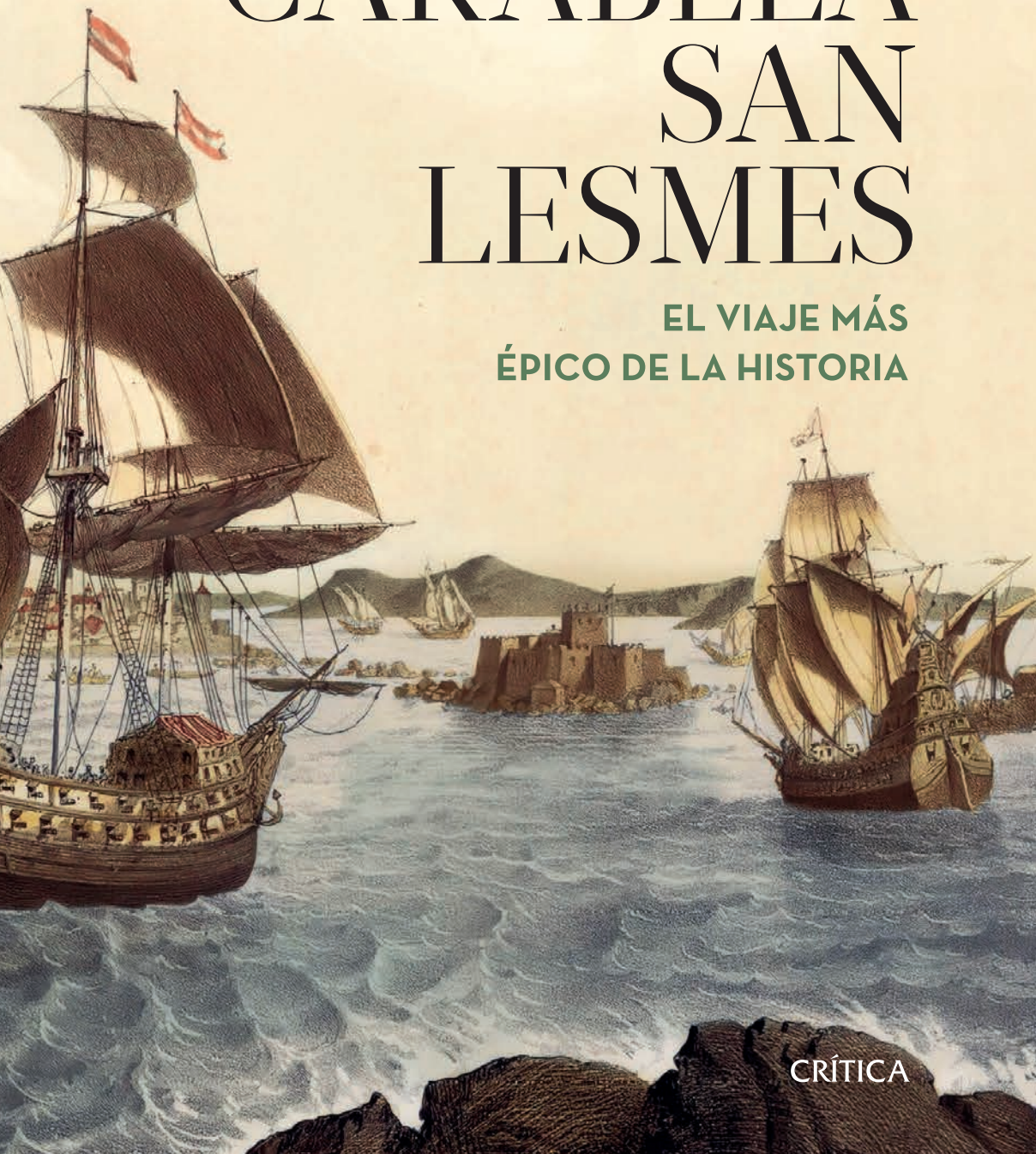


Luis Gorrochategui

LA
CARABELA
SAN
LESMES

EL VIAJE MÁS
ÉPICO DE LA HISTORIA



CRÍTICA

Luis Gorrochategui Santos

La carabela
San Lesmes

El viaje más épico de la historia



CRÍTICA
BARCELONA

Primera edición: junio de 2022

La carabela San Lesmes. El viaje más épico de la historia
Luis Gorrochategui

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

© Luis Gorrochategui, 2022

© Editorial Planeta, S. A., 2022
Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)
Crítica es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.

editorial@ed-critica.es
www.ed-critica.es

ISBN: 978-84-9199-420-6
Depósito legal: B. 6.437-2022
2022. Impreso y encuadernado en España por Huertas Industrias Gráficas S. A.



1

La gran carrera comercial

Cristóbal Colón tuvo mucha suerte al tropezarse inopinadamente con el Nuevo Continente, confirmándose así el proverbio que asegura que «Dios premia a los valientes». En realidad, el temerario almirante pretendía llegar hasta Asia con aquellos tres barcos, tarea sencillamente imposible debido a la excesiva distancia. Si no llega a ser porque se toparon con ese insospechado mundo, aquellos bravos exploradores hubieran hallado la muerte en mar abierto. No obstante, este feliz encuentro no debe hacernos olvidar el verdadero motivo del viaje: abrir una nueva ruta, siguiendo la derrota oeste, en pos del mercado oriental. Era este un lucrativo comercio que, sin olvidar las riquezas de la costa africana, estaba siendo tercamente perseguido por los portugueses. No poco trabajo les había costado a nuestros vecinos superar, en 1434, el cabo Bojador, y ampliar así el perímetro del mundo conocido. Pero, una vez superado, continuaron sin miedo explorando la costa africana en busca del anhelado paso al océano Índico. Tras muchos descubrimientos, llegaron al cabo de Buena Esperanza en 1488, y ante ellos se abrió al fin el buscado océano.¹ Su ánimo, en adecuada proporción a su evolucionada construcción, técnica y experiencia naval, y gracias también al uso de la cartografía árabe, se precipitó a la conquista de un mercado vastísimo y nunca antes soñado. Habían encontrado un camino más fácil para el comercio con Oriente que la antigua ruta de la Seda. Ante este estado de cosas, a España no le quedaba sino rizar el rizo de los atajos y probar a abrir una nueva ruta más rápida sin el inconveniente de circunvalar África, que la llevase en línea recta, y sin la competencia portuguesa, al corazón de los intercambios comerciales con Oriente.

En resumidas cuentas, 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 $2 \pi r$, 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.

La pimienta, el clavo, la nuez moscada, el jengibre o la canela eran mercancías de un gran valor en la Europa del siglo xv. Tradicionalmente Venecia y Génova, a través de los puertos de Alejandría y Constantinopla, habían monopolizado este lento y costoso comercio, que para arribar al Mediterráneo debía atravesar las llanuras asiáticas. Aunque no debemos olvidar a los catalanes que, ya a finales del xiv, a través de Beirut, realizaban también importantes intercambios comerciales con estos productos. Pero, en la busca de este mercado, el hallazgo del Nuevo Continente cambió el orbe conocido, convirtiendo en obsoleto el Tratado de Alcáçovas, firmado en 1479, según el cual Castilla se reservaba el norte de la costa africana, hasta las Canarias, mientras Portugal se quedaba con el resto hacia el sur. América hacía necesario sustituir la división norte-sur, trazada por un paralelo, por una nueva partición este-oeste, dibujada por un meridiano. Se dicta entonces la bula *Intercaetera*, que fija tal meridiano en una línea que «diste de cualquiera de las islas que vulgarmente se llaman Azores y Cabo Verde cien leguas² hacia el occidente».³ Tal bula adolecía de gran ambigüedad, pues Cabo Verde y las Azores no están en la misma longitud, y el Papa Alejandro VI acabará de complicarlo con una nueva bula, la *Dudum Siquidem*, en la que señala que, a partir de la citada línea, los espa-

ñoles podrán navegar hacia poniente, y los portugueses hacia oriente. Ahora, la única regla de la carrera hacia el Pacífico era el sentido de la marcha. Respetando cada uno su sentido, podría cada nación tomar posesión de las tierras descubiertas si a ellas no había llegado el país vecino. Era una carrera en la que ganaría el que llegase primero.

No satisfechos con todo esto, se firma en 1494 el Tratado de Tordesillas, que, a beneficio de Portugal, desplaza hacia el oeste el meridiano divisorio hasta situarlo «a trescientas e setenta leguas de las islas del Cabo Verde». ⁴ Por entonces se pensaba aún que Colón había llegado a Asia y, por tanto, la raya separaba África del continente asiático. Pero con este desplazamiento, la punta este del Brasil quedaba del lado portugués, y en 1500 el nauta luso Pedro Álvarez Cabral la descubre, quizá por casualidad. O quizá no. Pues, como apunta Amancio Landín Carrasco, ⁵ es posible que, poco antes de la firma del Tratado, marineros portugueses hubiesen navegado de incógnito hasta allí. El resto de los países europeos, por su parte, contemplan con estupefacción cómo las dos potencias marítimas de la época se reparten el mundo, como quien corta una manzana por la mitad. Francisco I de Francia se quejó entonces: «Me gustaría ver el testamento de nuestro padre Adán, que repartió el mundo entre españoles y portugueses sin dejarme a mí ni un palmo de terreno». ⁶

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. El 18 de diciembre, al iniciarse el camino a casa, se descubre que la *Trinidad* tiene graves vías de agua. Deberán entonces tomar una drástica decisión, pues la *Victoria*, comandada por Juan Sebastián Elcano, aprove-

chando los vientos de levante, regresará atravesando el hemisferio portugués; pero la *Trinidad*, al mando de Gonzalo Gómez de Espinosa, deberá esperar a reparar sus averías, y tentará la vuelta atravesando nuevamente el recién bautizado Pacífico en pos de la costa americana. El 21 se separan mientras retumba su artillería, y la *Victoria* comienza la segunda parte de su jornada. Elcano, valorando que está en la mitad lusa del mundo, evitará la costa y el encuentro con los lusitanos. Conseguirá, tras franquear el cabo de Buena Esperanza, arribar a las islas de Cabo Verde. Allí, hará creer a los portugueses que viene de América. Aun así, serán capturados 30 de sus tripulantes, y habrá de darse precipitadamente a la vela para llegar a su punto de partida, Sanlúcar, con solo 18 hombres. Ha dado la primera vuelta al mundo. No es el momento ahora de narrar la epopeya de la *Trinidad* en su fracasado intento de tornaviaje. Lo relevante para nuestros propósitos es que los españoles han arribado a las Molucas desde su hemisferio, aunque los portugueses también lo han hecho desde el suyo. El país vecino ha tocado el norte del archipiélago, España el sur.

Elcano, nada más arribar al Guadalquivir, escribe al rey, que le contesta en la misma semana conminándole a viajar a Valladolid con las dos personas «más cuerdas y de mejor razón»,⁷ para informarse de los detalles de la aventura. Cabalmente enterado de la trascendencia de la empresa, el ya emperador no va a perder un minuto. La carrera por alcanzar las Molucas ha concluido. Los dos países ya están en ellas. Pero el asunto va a devenir, si cabe, más complejo. Muy claro está que el meridiano divisorio de Tordesillas pasa a 370 leguas de las islas de Cabo Verde, pero... ¿por dónde corta exactamente el antimeridiano que completa, en el Pacífico, la división del planeta en dos partes iguales? No es fácil solucionar este intrincado reto de cosmografía.

Lo único cierto es que tanto españoles como portugueses han consumado con éxito el comercio con las especias. Es momento de poner en práctica el proverbio que aconseja «a Dios rogando y con el mazo dando». Es decir, habrá que dirimir el asunto cosmográfico, pero, al tiempo, crear una Casa de Contratación para las «Indias nuevamente halladas», y preparar de inmediato nuevas expediciones. Y La Coruña, en competencia con Sevilla, se va a convertir en la sede de tal institución, siendo varios los documentos que nos permiten conocer el origen y la historia de la concesión. El primero de ellos son las llamadas *Capitulaciones del Reino de Galicia*, dictadas durante la reunión celebrada en Mellid el 4 de diciembre de 1520, poco después de las Cortes de Santiago y La Coruña. A ella acudieron representantes de las grandes casas señoriales y ciudades de Galicia, y aun del noroeste peninsular, presididos por el arzobispo de Compostela,

Alonso de Fonseca, y solicitaron, entre otras cosas, que a La Coruña se hiciese «merced de la descarga de la contratación de la especiería e las otras cosas de las Indias nuevamente halladas». ⁸ Más tarde, la ciudad va a presentar al emperador un memorial inventariando las ventajas de la plaza y lo óptimo de su situación marítima para esta ruta, ya que a «todas las naos que vienen de Poniente y Levante, principalmente de Flandes e Ingalaterra, y Francia, y Alemania, y Escocia, y Dinamarca, y Noruega, y de otras muchas partes, donde es principalmente todo el gasto de la especiería, les es muy más cerca y más seguro y breve el viaje». ⁹ Por otro lado, previendo que han de necesitarse numerosas naves para este comercio, se afirma que, construyéndolas en La Coruña, «se hará a mucha menos costa que en otra ninguna parte». El motivo consiste en los «muchos montes y fierros y las otras cosas necesarias» ¹⁰ que abundan en Galicia. Otra de las ventajas es que allí pueden librarse de uno de los grandes inconvenientes de Sevilla: «por la ribera ser de agua dulce, y con los grandes calores se cría en ella mucho gusano, y hacen mucho daño a las naos». ¹¹ Otra, que en La Coruña entran y salen sin problemas grandes barcos, necesarios para esta navegación; sin embargo, «nao grande en ninguna manera puede subir la ribera de Sevilla». Finalmente, otra grave desventaja sevillana es la facilidad para el contrabando, pues, «subiendo la ribera arriba, que suelen tardar quince o veinte días, pueden sacar todo lo que quisieren». ¹²

Martín Fernández de Navarrete, partiendo del hecho de que este memorial no está fechado, supone que debió ser escrito tras la Junta de Badajoz, mediado 1524, pero esto ignoraría la cédula con la que, en 1522, Carlos I otorga a La Coruña la Casa de Contratación. Concluimos, por tanto, con Isabel Martínez-Barbeito, ¹³ que el memorial es muy poco anterior a esta cédula. De hecho, estas razones acabaron de animar al emperador a obsequiar a La Coruña con uno de los más hermosos regalos que una ciudad pueda soñar. Efectivamente, el rey no tarda en tomar una decisión, y en cédula firmada el 24 de diciembre de 1522, tres meses después de la vuelta de Elcano, otorga tal privilegio:

E conosciendo la grandeza e riqueza en las dichas islas de Maluco e tierras que son en nuestros límites e demarcación ... E porque para la contratación e trabto de la dicha especiería conviene que nos señalemos dende agora un puerto e lugar conviniente ... pareció que el lugar más conviniente para la dicha contratación e para el buen despacho e venta de la especiería e droguería e otras cosas que las dichas nuestras armadas truxeren era la cibdad de La Coruña así por el bueno e franco puerto que tiene como porque en él puedan surgir navíos grandes según para la dicha navegación e trabto se requiere e por otras muchas cabsas e provechos que en ello hay ... mandamos que en ella se haga,

funda e resida la casa de la dicha contratación ... E queremos que en la dicha cibdad e no en otra parte se hagan las dichas armadas que enviaremos a las dichas Indias de especiería y a ella vengan las que de las Indias de espeçiería vinieren e que en ella e no en otra parte estén e residan los dichos oficiales el tiempo que como dicho es nuestra voluntad fuere.¹⁴