

## ELCANO O LA HISTORIA DE UN AGRAVIO IMPERDONABLE



Con la conclusión de la primera circunnavegación comienza la leyenda y el agravio.

Elcano, pobre Juan Sebastián, nacido en Guetaria (Gipuzkoa) en el año 1476, primogénito de nueve hermanos y empujado al mar en el barco familiar al quedar huérfano de padre, perseguido por la justicia por vender su barco al Duque de Saboya para saldar las deudas adquiridas y no satisfechas por el impago de sus servicios al Cardenal Cisneros en la campaña de Argel. Elcano el justo, Elcano el recto, el honrado, el que paga sus deudas, es perseguido porque la venta de barcos a una potencia enemiga estaba prohibida en tiempos de guerra, Elcano ahora el fugitivo, refugiado en Sevilla y embarcado como un maleante que huye en la expedición de las Molucas con el cargo de maestro en la nao Concepción. Elcano el fiel a sus principios y a su gente, el que es condenado a muerte en el sangriento motín ocurrido en la Bahía de San Julián y promovido por los mandos españoles de la expedición, ante las penurias, la inactividad y lo errático del mando ejercido por Magallanes, que tras nueve meses desde que salieron de España no consiguen encontrar el paso del sur. Serán ejecutados el capitán Gaspar de Quesada, muerto y descuartizado, el tesorero Luis de Mendoza y el contable Antonio Coca. No se atrevió hacerlo con Juan de Cartagena, embajador real en la expedición, que es abandonado junto a un cura en la Patagonia. Otros cuarenta hombres más son condenados a trabajos forzados. Por primera vez Elcano tendrá la fortuna de cara y es perdonado, por ser un elemento imprescindible para la expedición, que ya ha dado merecidas muestras de su conocimiento de navegación y de sus dotes de mando.

También perdona al resto por la presión de los marineros españoles armados que no se lo permiten. Por primera vez el cruel Magallanes y el noble Elcano frente a frente.

Encontrado finalmente el paso al Océano Pacífico, continúa la expedición de Magallanes, enredado en conquistas y cristianizaciones en las islas del archipiélago de las Filipinas, hasta que es muerto por el cacique local Lapu Lapu. Y aquí emergerá la figura providencial del gran navegante, de aquel sencillo marino guipuzcoano, que consigue alcanzar el objetivo del viaje, las Islas Molucas, cargar la única nao que emprende el viaje de regreso, la nao **Victoria** y desobedeciendo, bendita desobediencia, las órdenes iniciales del emperador, que eran no navegar por aguas de dominio portugués y regresar por donde habían llegado, emprende su viaje a través de los océanos Indico y Atlántico, para rendir viaje en Sevilla, el puerto de donde habían partido. Habían pasado tres años y a Sevilla llegan dieciocho hombres famélicos, al borde del desfallecimiento y la locura capitaneados por un hombre de honor Juan Sebastián de Elcano. Podrían haber terminado sus penurias entrando en algún puerto de su ruta, podrían haber entrado en Lisboa, podrían haberse rendido, pero prevaleció la decisión de un verdadero héroe, concluir el viaje en el mismo puerto desde el que habían partido. Habían conseguido circunnavegar por primera vez al planeta Tierra.



Pobre Juan Sebastián, recibido por el Emperador en Valladolid y traicionado por Antonio Pigafetta, cronista del viaje e incondicional de Magallanes, que le acusa de haber abandonado a su señor en las playas de Mactán, sólo los testimonios del resto de testigos aclaran la verdad, Magallanes había ordenado que las tres naos que quedaban de las cinco iniciales, se mantuvieran alejadas de la playa y a salvo de los posibles ataques indígenas. Juan Sebastián ve por primera vez los reflejos de la gloria, recibe su escudo

real con la inscripción ***“Primus circumdedisti me”*** y la promesa de recibir cincuenta ducados de oro de por vida, pero Elcano nunca recibirá ni el dinero ni el reconocimiento prometido. De su estancia en Valladolid y fruto de sus amores con María de Vidaurreta nacerá una hija en esa ciudad castellana, pero él quiere regresar a su casa, a su pequeño puerto, descansar y seguir viendo el mar desde su atalaya. Se encuentra cansado aunque tan sólo tiene treinta y siete años. Piensa que a partir de entonces su vida será apacible y feliz al lado de su esposa y su único hijo reconocido Domingo de Elcano, al lado de su madre Catalina del Puerto y del resto de sus hermanos.

El dinero prometido no llega, nunca llegará mientras él está vivo, pero sí le llega una nueva encomienda del Emperador, un nuevo golpe a su orgullo, deberá acompañar al noble e inexperto marino García Jofré de Loaisa en la Armada, que se está formando en La Coruña en nuevo viaje, esta vez de conquista de las Molucas. Y allí se dirige, quizás no de buen grado, pero cumpliendo respetuosamente las órdenes recibidas, irá acompañado de dos de sus hermanos pilotos y expertos navegantes, Martín Pérez de Elcano el más querido de todos ellos y Antón Martín de Elcano.

Morirá Juan Sebastián víctima del escorbuto en el borde del Pacífico Sur y con él se irá al mar la gloria del mayor navegante, envuelta en una sábana con el lastre de una bala de cañón. Era del día 4 de agosto de 1526. No había cumplido los 50 años. Unos días antes había escrito con letra firme su testamento. Es un último grito de su orgullo herido: ***S.M. me queda a deber los dichos mil e setecientos y cincuenta ducados en fin de este presente mes de julio de 1526 años”*** un lamento que sin embargo no hace empañar su honradez, manifiesta que no deja deudor alguno, ordena que sea atendida la hija que tiene en Valladolid de María de Vidaurreta y que sea llevada a Getaria, educada hasta la mayoría de edad y recompensada con 400 ducados de oro. Deja heredero universal a su hijo Domingo de Elcano y de usufructuaria hasta su muerte a su madre Catalina del Puerto. Y hasta su muerte peleará Catalina del Puerto para que el Emperador pague lo que le adeuda a su difunto hijo. Finalmente lo conseguirá, pero menos de lo debido.

No era este el fin que se hubiera imaginado cuando alcanzó la gloria. El gran Juan Sebastián, al que la historia ha maltratado como a ningún otro, ha quedado entre nosotros envuelto por esa nube que da el olvido y el desinterés. Una injusticia que se agravará si no reivindicamos su figura cuando se cumplen 500 años de su gesta. Una injusticia que se agravará si no defendemos su nombre, lo poco que aún le queda y que algunos están intentando usurparle en beneficio de Fernando Magallanes, un mercenario al mejor postor, que tras fracasar en su entrevista con el rey Manuel I de Portugal se naturaliza castellano y se ofrece al joven emperador del Sacro Imperio Romano Germánico a cambio de una quinta parte de todo lo descubierto y el título de gobernador de las nuevas tierras. Estas reflexiones me llenan de desasosiego en estos días., cuando no encuentro respuesta para tantas preguntas. **¿Por qué?**

## ESCUDO DE ARMAS DE JUAN SEBASTIAN DEL CANO

Su significacion es la siguiente:

*Un castillo de oro en campo de gules, y en su mitad inferior campo dorado con dos palos de canela formando aspa, tres nueces moscadas y doce clavos de especias. Yelmo sobre el Escudo, y por cimera un globo de oro que dice:*

Primus

Circumdedisti me.

*Este Escudo lo sostienen dos Reyes de las Islas Molucas (ó de las de Especias.) Tienen sendas Coronas, y á cada palo en la mano; de clavo de especia el*



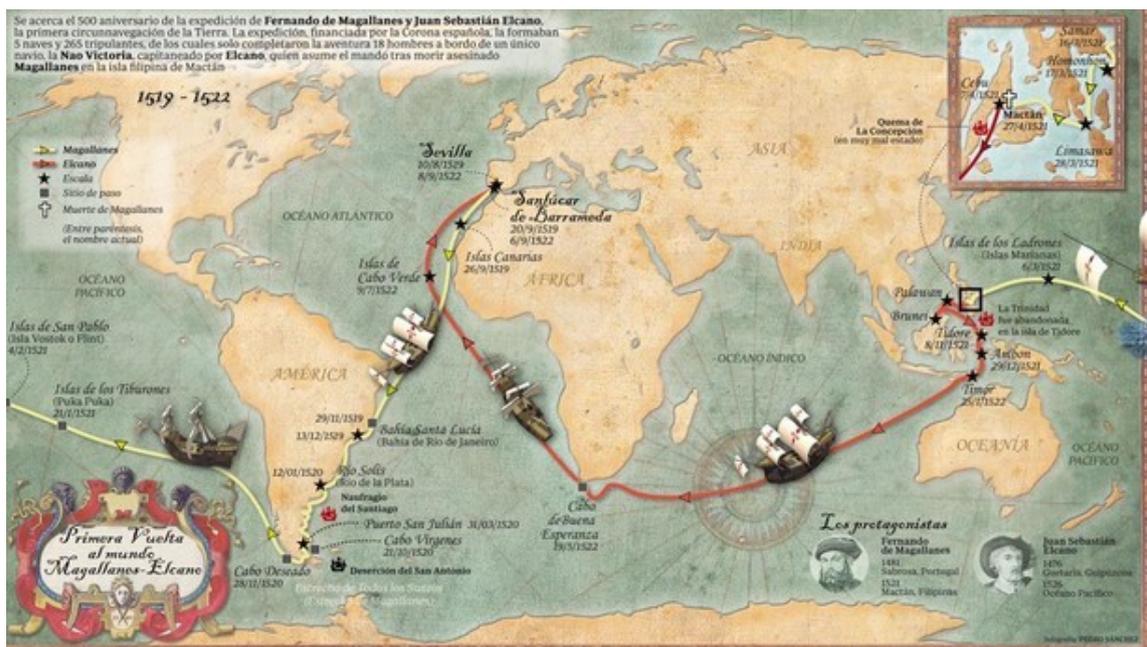
*uno, y de nuez moscada el otro. Carlos Iy V el Rey Emperador y su madre la Reina doña Juana, en Valladolid, á 20 de Mayo de 1,523.*

Facsimile de la firma del testamento del mismo J. S. del Cano (no Elcano.)

*Juan Sebastian del Cano*

## EPÍLOGO

En la expedición de la Flota de la Especiería se dieron varias circunstancias que hicieron que fuera posible su proyecto y que su conclusión fuera exitosa. En primer lugar y fundamental la llegada del joven emperador Carlos V acompañado de su séquito de consejeros flamencos ansiosos de riquezas y del ensanchamiento del imperio, en segundo lugar la existencia de un hombre ambicioso, conocedor de las riquezas que escondían las islas de la Especiería, de su situación y de la forma de llegar hasta ellas, Fernando de Magallanes, pero no debemos de olvidar para comprobar su verdadera personalidad que la situación de las islas se la dio su amigo Francisco Serrano y la forma de llegar hasta ellas su otro amigo incondicional, el cosmógrafo Rui Faleiro. Será providencial también la presencia de un rico mercader, Cristóbal de Haro, dispuesto a pagar el coste total de la expedición, como lo fue también la presencia de Juan Rodríguez de Fonseca (el Obispo Fonseca) que aúna voluntades y es el arquitecto necesario para la construcción de la empresa. Y finalmente, la presencia providencial de un auténtico marino, de un hombre de honor, de un forzado y experto navegante, Juan Sebastián del Cano sin cuya intervención nada de lo anterior hubiera servido, la expedición hubiera concluido en las islas Filipinas y sus expedicionarios hubieran resultado muertos por los indígenas o prisioneros por los portugueses.



En una reciente conferencia mía dada en el Museo Marítimo de Bilbao me preguntaron en qué me basaba para decir que Magallanes no era un experto navegante y creo recordar las palabras de mi respuesta *“en que no hay dato alguno que me lo demuestre, con diez años y huérfano de padre entra como paje en la corte de le Reina Leonor de Portugal en Lisboa, se sabe que estudia náutica y cartografía en esa ciudad y con 25 años embarca en la flota que llevará a Francisco de Almeida a la conquista de la India y al reforzamiento de las plazas fuertes portuguesas en Africa.*

*Se puede entender que iría en lo que hoy en día se denomina como “alumno en prácticas” pero desde luego su presencia pasa inadvertida en esa expedición compuesta por 22 buques, pues su nombre no aparece en las crónicas. Llagados a la isla y convertido Francisco de Almeida en el Virrey Francisco I comienza la expansión del poderío portugués de las tierras de oriente y Magallanes se manifiesta como un conquistador solvente, jamás como un marino, no existe expedición alguna bajo su mando hasta que regresa a Europa en 1515 como embarcado y no al mando de buque alguno. Participa en expediciones siempre de conquista o de asentamiento portugués en Marruecos de donde debe salir acusado de tráfico y enriquecimiento por la venta de algunos prisioneros. Y aquí se acaba su pericia náutica hasta que obtiene el mando de la Armada de la Especiería.”*

La siguiente pregunta que me hicieron fue si yo, como experto marino, consideraba acertada la derrota llevada por la flota mientras estuvo al mando de Magallanes. *No me considero un experto marino, contesté, aun habiendo navegado muchos más años que Magallanes, yo soy un marino profesional y eso lo abarca todo. Debo decir que considero acertada la derrota trazada por Magallanes en lo fundamental. La travesía atlántica fue correcta, la no estrada en Recife (Brasil) si consideraba como peligrosa por ser de soberanía portuguesa me parece acertada, aunque haya terminado por entrar en Río de Janeiro también portuguesa y parezca que era como huir de la sartén y caer en el fuego, pero hay que vivir en las circunstancias que ellos vivieron y sabemos que el hambre y las penurias te hacen tomar a veces decisiones incorrectas. La pérdida de quince días en el estuario del Río de la Plata y el desconocimiento de que ese no era el límite sur del continente me parece un error porque Juan Díaz de Solís ya lo había descubierto y cartografiado en el año 2015, es decir casi cinco años antes de la llegada de la expedición. La estancia de cinco meses en la bahía de San Julián esperando que pasase el invierno austral, también me parece un error, siendo conocedor del desánimo de los expedicionarios y del ambiente caldeado y próximo al motín que se observaba, fundamentalmente entre los capitanes españoles, que no estaban de acuerdo en cómo se desarrollaban los acontecimientos de un viaje proyectado para dos años y que se acercaba a ese tiempo al límite de fuerzas y de provisionamientos. En cuanto a la navegación a partir de allí y el encuentro por el paso después bautizado con su nombre es correcto, aunque siga sin encontrar el paso del sur del cabo de Hornos. La última parte del viaje fue un tremendo error, pues pasó de largo la latitud de las Especias (Indonesia) para llegar a Filipinas con latitud más al norte.*

*El desvío fue de 10 grados de latitud, la distancia aproximada de 600 millas o lo que es lo mismo 1.000 kms. aunque la distancia recorrida por error fue muchísimo mayor.*

Los sucesos acaecidos en Filipinas, la deriva de los objetivos marcados en pro de colonizaciones y cristianizaciones terminaron en las playas de Mactán el día 27 de abril de 1521 con la muerte de cincuenta hombres, un tercio de la expedición entre ellos Magallanes y el capitán Juan Serrano, víctimas de una emboscada. Sólo queda rehacer

la expedición, han sobrevivido 110 hombres y se mantienen a flote tres naos, la Victoria, la Trinidad y la Concepción, pronto se dan cuenta de que no hay suficientes expedicionarios para gobernar tres naves y deciden quemar la que se encuentra en peor estado, la Concepción y confiar el seguimiento de la ruta al que era Piloto Mayor de la flota y hombre de confianza de Magallanes Joao López Carvalho, pero al igual que su jefe no es capaz de encontrar el rumbo a las Molucas y se enreda en visitas a islas sin ningún criterio. Es sustituido y finalmente Gonzalo Gómez de Espinosa, capitaneará la Trinidad y Juan Sebastián Elcano la Victoria.

Ahora sí alcanzarán la isla de Tidore en las Molucas el 7 de noviembre de 1521.



Aquí los destinos de ambas naves se separarán definitivamente, era el 21 de diciembre cuando Elcano tomará la decisión acertada, regresar a España, atravesando el océano Índico, desobedeciendo la orden del emperador, pero sabedor de que era la única ruta posible, la Trinidad al mando de Gonzalo Gómez de Espinosa (Alguacil Mayor de la expedición, pero sin ningún conocimiento náutico decide no desobedecer la orden del emperador y tratar de encontrar el camino de regreso a través del continente americano a través del Pacífico, no lo consiguió, fracasó y tuvo que regresar a Tidore donde sus tripulantes fueron capturados por los portugueses.

Todas las vicisitudes de este viaje y las posteriores hasta llegar a Portugal fueron recogidas por el cronista Ginés de Mapfra, pero su crónica fue requisada por las autoridades portuguesas y de ellas sólo quedaron los retazos de hechos puntuales, que su autor conservó en la memoria.

Hay quien ve en la decisión de Elcano una traición, por llevar la nao que se encuentra en mejores condiciones e iniciar el regreso en solitario, pero esta fue una decisión

compartida. La cincuentena de tripulantes que tripulaban la Trinidad, se encontraban en un territorio amigo y con abundancia de alimentos, además el criterio de regreso de Elcano y Gómez de Espinosa eran diferentes. Cada cual correría con su suerte.

*¿Considera correcta la navegación trazada por Elcano? me preguntaron, la considero inmejorable, Elcano conocía su latitud de salida, la línea ecuatorial o latitud 0 y conocía la latitud del Cabo de Buena Esperanza 34 grados sur, solo tenía que navegar al suroeste y no pasarse de largo y lo consiguió certeramente, arribó a las costas de Mozambique prácticamente en la misma latitud y costeano pasó el cabo. Aunque dado a consultar con su gente y especialmente con el marino griego Francisco Albo, embarcado como contramaestre de la Trinidad y ahora piloto a sus órdenes, siempre hacía prevalecer su jerarquía. Navegaron 11.700 kms en una perfecta navegación oceánica hasta alcanzar el cabo. Pigafetta recoge en su crónica que había varios hombres enfermos y que tanto enfermos querían entrar en Mozambique, la nave hacía mucho agua y sólo les quedaba arroz y agua para alimentarse, pero se impone una vez más la autoridad de Elcano, seguirán navegando.*

*El 6 de mayo bordean el cabo arrojando algunos cadáveres al mar. Continúa la navegación hacia el norte y al límite de sus fuerzas llegan a la isla Santiago del archipiélago de Cabo Verde, también de dominio portugués y es aquí la única vez que Elcano consulta y deja el resultado a la mayoría de la tripulación que decide enviar una chalupa a coger víveres. Sabemos las consecuencias, algunos son apresados y tienen que salir huyendo. Elcano ordena levar anclas y pone rumbo a España definitivamente.*

*El sábado 6 de setiembre de 1522 entran en la bahía de Sanlúcar, de los sesenta que había partido de Tidore algunos habían muerto, otros habían sido apresados, otros habían huido y sólo consiguen concluir el viaje dieciocho hombres famélicos y agotados, entre ellos, Elcano, el piloto Francisco Albo, el contramaestre Juan de Acurio y el cronista Antonio Pigafetta, habían dado la vuelta al mundo de levante a poniente habían ganado un día.*

Estos son los hechos tal como ocurrieron, ahora queda a criterio del lector los calificativos de héroe, traidor, o navegante providencial. Bajo mi punto de vista la historia fue muy ingrata con Juan Sebastián de Elcano y aún estamos a tiempo de reparar en parte ese agravio.