

FRANCISCO DE HOCES, EL CABO DE HORNOS Y LA CARABELA PERDIDA

Ignacio DEL POZO GUTIÉRREZ
Licenciado en Derecho y divulgador histórico.
Colaborador en *Historia Digital* y *Descubrir la Historia*



N 1975, el investigador australiano Robert Langdon publicó el libro *The lost caravel*, en el que, basándose en observaciones etnológicas, geográficas e históricas —hallazgos de piezas europeas, tradiciones de pueblos de Oceanía, formas lingüísticas y caracteres raciales de determinadas familias isleñas—, sostenía que la carabela *San Lesmes*, al mando de Francisco de Hoces, separada definitivamente de la flota de García Jofre de Loaysa, el 1 de junio de 1526, a causa de una gran tormenta poco después de salir por el estrecho de Magallanes al océano Pacífico, y dada por perdida, en realidad llegó a la isla de Amanu, en el archipiélago de Tuamotu —en cuyos arrecifes se hallaron en 1929

dos cañones de procedencia europea—, dirigiéndose posteriormente los españoles hacia Nueva Zelanda, adonde habrían llegado antes que el holandés Abel Tasman. Ciertas o no ésta y otras teorías, lo que es indudable es que la *San Lesmes* fue la primera nave que surcó el mar entre el extremo sur del continente americano y la Antártida, lugar hoy conocido sorprendente e injustamente como pasaje de Drake.

España y Portugal en litigio

Todo había empezado años atrás con la bula pontificia de Alejandro VI y el Tratado de Tordesillas que, aunque inspirados en el deseo de restablecer la armonía entre las coronas de España y Portugal, no despejaron todas las incógnitas y persistieron dudas acerca de los límites de las respectivas soberanías. El descubrimiento de las Molucas suscitó reclamaciones, entredichos y



Carabela *San Lesmes* en el mar de Hocés. (Autor: Carlos Parrilla)

controversias, hasta que en las ciudades de Badajoz y Yelbes se reunieron portugueses y castellanos el 11 de abril de 1524 para dilucidar el proceso de posesión y propiedad sobre las islas. Los representantes del emperador Carlos V presentaron la carta de navegación de España hasta las Molucas y ofrecieron testimonios vivos de la navegación de los españoles y de los actos de posesión, realizados fundamentalmente por Elcano, el cual no sólo había llegado hasta allí, sino que además había alcanzado acuerdos comerciales con dirigentes locales.

Los portugueses no aceptaron la propuesta de los castellanos, y a finales de mayo de 1524 los representantes de ambos reinos volvieron a sus respectivas cortes. Desde ese momento todo iba a depender de quién fuera el más rápido en tomar posesión de las islas (y defenderlas), pero el conflicto estaba servido.

La expedición de Loaysa

En esa tesitura, el 24 de julio de 1525 zarpa del puerto de La Coruña una armada al mando de Gaspar Jofre de Loaysa, que se dirige «a la especiería á

las nuestras islas de Maluco», con lo que el emperador pretendía hacer valer su soberanía sobre las islas frente a las pretensiones portuguesas.

Seis naos y un galeón se habían aprestado en el puerto gallego. La más grande, de un porte de 300 toneles, se llamó *Santa María de la Victoria*, y a su mando iba el capitán y jefe de la expedición fray García Jofre de Loaysa. Seguían la *Sancti Spiritus*, de 200 toneles, con el piloto mayor Juan Sebastián Elcano; la *Anunciada*, de 170 toneles, gobernada por el contino de la Casa Real Pedro de Vera; la *San Gabriel*, de 130 toneles, con Rodrigo de Acuña; la *Santa María del Parral*, de 80 toneles, mandada por Jorge Manrique de Nágera; la *San Lesmes*, de 80 toneles, con Francisco de Hoces, y la más modesta, el galeón o patache *Santiago*, de sólo 50 toneles, bajo el mando de Santiago de Guevara.

Un total de 450 hombres componían la expedición, entre ellos Andrés de Urdaneta, relator de la misma y futuro descubridor del tornaviaje. Sobre su comandante, Loaysa, dice el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo que era «buen caballero y persona de experiencia en la guerra de la mar y de la tierra»,



Molucae Insulae Celeberrimae. Mapa de las Molucas, de Willem Janszoon Blaeu (1571-1638), que apareció por primera vez en 1630 en el *Atlantis Appendix*. (Fuente: www.wikipedia.org)

lo que unido a su prestigio y abolengo hizo que Carlos V lo nombrara capitán general de la armada que debía ir a las islas Molucas y gobernador de aquellas tierras del Índico. Como en otras ocasiones semejantes, pesó más en la decisión real el rancio abolengo que el conocimiento y la experiencia marinera, un lastre para la expedición ya antes de iniciarse.

Doblaron el cabo Finisterre, pasaron a treinta y dos leguas de la isla de Madeira y anclaron en la parte sur de La Gomera, en el archipiélago de las Canarias. Desde allí, entre innumerables incidentes, navegaron frente a Sierra Leona hacia Cabo Verde, cruzaron el ecuador y, ya cuando se acercaban a Brasil, las discordias y desavenencias a bordo condujeron al arresto del capitán Rodrigo de Acuña y su reemplazo temporal de la *San Gabriel* por el capitán general de las carabelas Martín de Valencia.

Navegaron hacia el sur y, tras confundir del río Gallegos (actual Argentina) con la boca del estrecho —tal y como le ocurriera a Magallanes—, lo alcanzaron finalmente el 14 de enero. Frente al cabo de las Once Mil Vírgenes echaron anclas, pero una de las frecuentes tormentas australes empujó las naos hacia tierra, y esa noche la *Sancti Spiritus*, con su capitán Juan Sebastián Elcano, «dio al través en la costa» y naufragó, muriendo ahogados nueve tripulantes. El resto de las naves tuvo que resguardarse y varias piezas de artillería y gran parte de la carga fueron tiradas por la borda.

Días después, cuando la *Santa María de la Victoria* surcaba el Estrecho, los hombres de la nao capitana divisaron en la margen septentrional a naufragos de la *Sancti Spiritus* y los recogieron. Al día siguiente, Loaysa mandó



Posibles derrotas de la *San Lesmes*. (Elaboración propia)



Cabo de Hornos. (Imagen facilitada por el autor)

trasladar al lugar del naufragio a la *San Lesmes*, a la *Santa María del Parral*, a la *Santiago* y a un batel para recoger los sobrevivientes y los pertrechos que fuese posible rescatar.

La *San Lesmes* fuera del Estrecho. Hacia la Antártida

Sin embargo, una nueva tormenta dispersó los navíos: la *Santa María del Parral* pudo entrar al Estrecho, y la *San Lesmes*, con Francisco de Hoces al mando, se desplazó mar afuera y realizó un recorrido difícil de precisar, si bien Andrés de Urdaneta en su relación la hace alcanzar los 55° S: «... corrió fuera del estrecho la costa hacia el Sur hasta cincuenta é cinco grados é dijieron despues cuando tornaron, que les parecia que era alli acabamiento de tierra... El 14 de febrero de 1526 estaba de nuevo con el grueso de la flota». Es entonces cuando Loaysa tuvo noticia de que en la *San Lesmes* se fraguaba un motín, procediendo el comandante de la flota a cambiar al contador Toribio de Salazar a la capitana y a enviar a Diego Alonso de Solís, tesorero general, como capitán en sustitución de Francisco de Hoces, que estaba muy enfermo. Sobre el rumbo de la nave ha habido todo tipo de especulaciones y teorías, pero escasas certezas más allá de la relación de Urdaneta.

La *Santa María de la Victoria*, maltrecha y haciendo agua, se acercó a tierra, y Loaysa y la tripulación abandonaron la nave capitana, a la que volverían tras proceder a su reparación. «Saltó el Capitán General con toda la gente en tierra y sacaron algunas cosas de la nao», cuenta Francisco Dávila. Finalmente, el 26 de mayo de 1526 las cuatro naves surcaban la boca occidental del estrecho, entre los cabos de San Ildefonso y Deseado, y acometían la travesía del inmenso Pacífico, navegando en grupo la nao capitana *Santa María de la*

Victoria, el patache *Santiago* y las carabelas *San Lesmes* y *Santa María del Parral* rumbo NNO. El 1 de junio sobrevino una tormenta, con la dispersión de la flota, perdiéndose la *Santiago* —que finalmente recalaría en Nueva España tras una espectacular singladura— y nuevamente la *San Lesmes*. La capitana siguió avanzando hacia el norte o el noroeste según la dirección de los vientos. El 10 de junio cruzaba, en malas condiciones de navegabilidad, los 37° de latitud sur, pero la nao hacía agua, los alimentos escaseaban y muchos hombres morían: Álvaro de Loaysa, sobrino del capitán general; los contadores Alonso de Tejada e Iñigo Cortés Perea; el piloto mayor Rodrigo de Bermejo... Más de treinta y cinco cadáveres fueron arrojados al mar. Posteriormente, fallecerían el propio Loaysa y el mismísimo Juan Sebastián de Elcano. La desafortunada expedición, o más exactamente lo que quedaba de ella, vagó por el Pacífico hasta arribar a las Molucas, donde mantuvo una prolongada guerra con los portugueses, hasta que España y Portugal alcanzaron un acuerdo en el Tratado de Zaragoza (1529) que permitió a los supervivientes españoles regresar a su patria sin que nadie tuviese conocimiento de la suerte de la *San Lesmes*.

La *San Lesmes*

Conforme a la relación de Urdaneta, la primera tormenta obligó a viajar a De Hoces hasta los 55° de latitud sur —«que les parecía que allí era el acabado de la tierra»—, convirtiéndose así en el primer navegante en descubrir el paso al sur del cabo de Hornos, en el extremo meridional del continente, y sobrepasar el límite del continente americano, adentrándose en las aguas que separan la Antártida de Tierra del Fuego. El destino de la carabela, una vez reunida con el resto a la salida del Estrecho y ya bajo el mando de Diego Alonso de Solís, es una incógnita, pues se separó nuevamente de ellas debido a otra tormenta. Sobre el asunto han llovido hipótesis pero, lógicamente, pocas pruebas. Procede por tanto el examen de las más relevantes.

La hipótesis de Navarrete

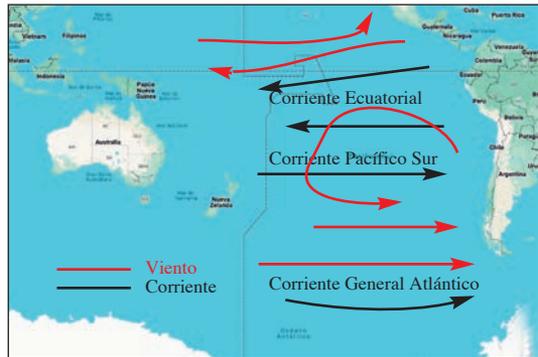
Según la hipótesis del prestigioso historiador español Martín Fernández de Navarrete (1765-1844), apoyada posteriormente por el australiano Langdon, la *San Lesmes* continuó rumbo hacia el centro del Pacífico, arribando en Tahanea (Anaa), una isla de las Tuamotu (Nuevas Hébridas). Navarrete no establece conclusión alguna sobre la suerte de la carabela y sus tripulantes, a pesar de que la expedición —unos 80 años después— de Fernández de Quirós llegó a las islas que cita, donde tendría que haber encontrado evidencias de la presencia española, sin que mencionase nada al respecto.



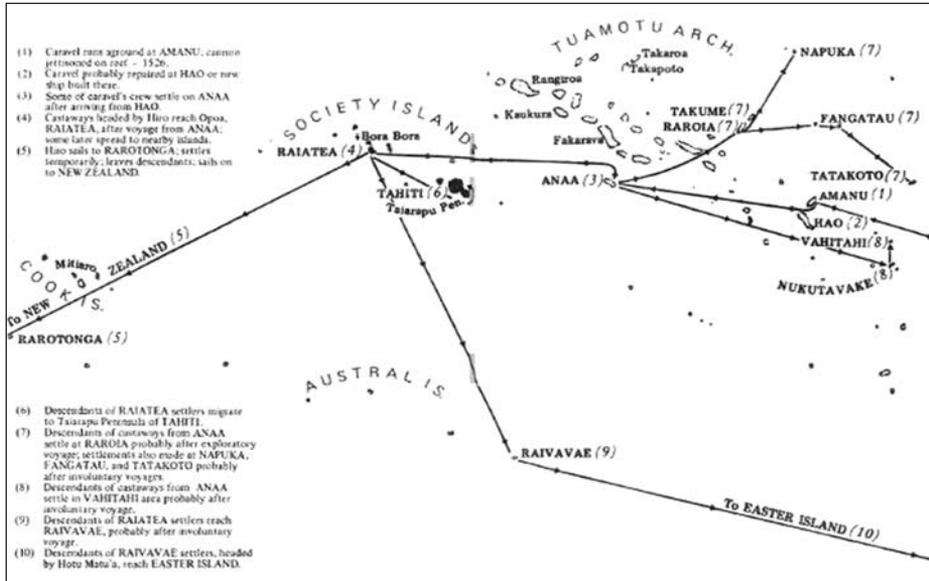
Teoría de la llegada a Nueva Zelanda. Hipótesis de Langdon y Hervé.
(Imagen facilitada por el autor)

La hipótesis de Langdon

Robert Langdon, tal y como se ha expuesto, va más allá en su obra *The Lost Caravel* y sitúa a la *San Lesmes* en Nueva Zelanda tras recalar en numerosas islas del Pacífico, entre ellas las Tuamotu, en cuyos arrecifes se hallaron en 1929 dos cañones de procedencia europea. Los naufragos se dirigieron a las islas de Hao y Anaa, donde algunos se establecieron, mientras que otros siguieron viaje al oeste para llegar a Raiatea, ya en el archipiélago de la Sociedad. Según la tesis de Langdon, algunos de estos hombres pusieron rumbo posteriormente al sudoeste hasta alcanzar Rarotonga, en el grupo insular de las Cook, donde finalmente descubrieron las grandes islas de Nueva Zelanda. Los viajes, bien en la ya destartada *San Lesmes*, en naves indígenas o de nueva construcción, no fueron continuados o concatenados, sino que se



Corrientes y vientos del Pacífico.
(Imagen facilitada por el autor)



Hipótesis de Langdon sobre la ruta de los españoles.
 (LANGDON, R.: *The Lost Caravel*)

distanciaron a veces por largas paradas en islas habitadas por gente hospitalaria, donde algunos españoles se afincaron y dieron origen a una descendencia de sangre mestiza que aún hoy es perceptible. Algunos de esos grupos se dispersaron desde Anaa y Raiatea hacia el este o el oeste, culminando su expansión en la isla de Tahití, la más importante del archipiélago de la Sociedad, o en la más oriental y solitaria isla de Pascua. Los españoles, conforme a esta teoría, habrían quedado diseminados por todo el Pacífico, mezclándose con los indígenas.

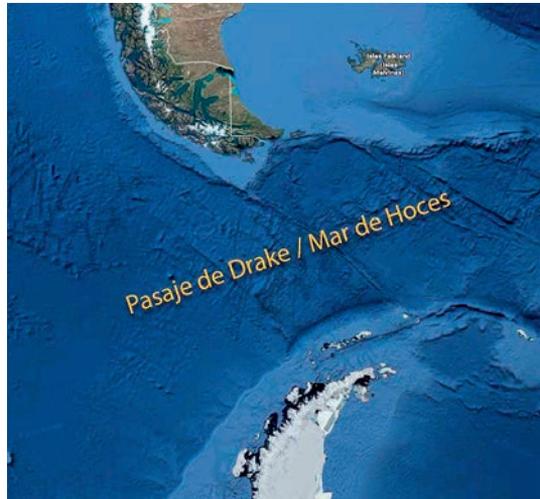
La hipótesis de Spate

El también australiano O. H. K. Spate, en su obra *The Spanish Lake: The Pacific Since Magellan* (1976), es el único que rompe una lanza en favor de la cercanía de la *San Lesmes* al cabo de Hornos al señalar que fue conducida hasta la latitud 55° S y vio «lo que parecía ser el fin de la Tierra», «presumiblemente» el primer vislumbre de la isla de los Estados, así llamada por Schouten y Le Maire en 1616. Afirma igualmente que su naufragio en Amanu, en las Tuamotu, queda probado por el descubrimiento que se hizo allí de cuatro cañones.

La hipótesis de Roger Hervé

También el investigador francés Roger Hervé elaboró una teoría que enlaza con la sostenida por Langdon. Hervé estudió durante varios años las cartas, mapamundis y planisferios de la escuela de cartografía de Dieppe, realizados entre 1535 y 1587, que representan una vasta extensión geográfica correspondiente al continente australiano y sus cercanías, en los que hay aparentes referencias a viajes portugueses y españoles hasta hoy desconocidos. Para Hervé, Diego Alonso de Solís, que por enfermedad de Francisco de Hoces le había relevado en el mando de la *San Lesmes*, intentó volver a España a través del estrecho de Magallanes pero, ante la imposibilidad de embocarlo, rodeó el continente por el sur, descubrió la isla de Santa Inés a más de 53° de latitud austral y llegó al estrecho de Drake y a las islas Shetland del Sur, más allá de los 62°, no lejos de la tierra antártica. Los vientos intermitentes del sudeste forzaron a la carabela a navegar al noroeste y, de esta forma, sorteando por azar la tendencia habitual de los vientos del oeste en latitudes superiores a los 45°, consiguió la tripulación española avistar la costa sudoriental del archipiélago neozelandés.

Esta hipótesis sostiene asimismo que el avance experimentado hacia poniente aconsejó al capitán de la *San Lesmes* dirigirse a las Molucas, por lo que aprovechó algún viento favorable que le llevó a las aguas meridionales de Australia, concretamente a Tasmania, desde donde pasó a la tierra continental del hoy estado de Victoria, quizá en las proximidades de las dunas de Warrnambool, lo que explicaría el origen del pecio conocido como el *Mahogany Ship* (Barco de Caoba). Los hombres de la carabela, poco más de treinta, probablemente valiéndose de una lancha, recorrieron la costa oriental australiana, en algunos de cuyos parajes se hallaron vestigios de su paso, y siguieron hasta el extremo norteño de la península de York, tras una larga estancia en la desembocadura del Fitzroy, en la bahía de Rockhampton, zona abundante en testimonios arqueológicos y en topónimos de las cartas dieppesas. Posiblemente, ya en 1528 y en un



(Imagen facilitada por el autor)

punto indeterminado de la Australia septentrional, se encontraron los supervivientes españoles con la segunda expedición portuguesa capitaneada por Gomes de Sequeira.

Francis Drake

La denominación de pasaje de Drake —por donde navegó la *San Lesmes*, entre el sur del continente americano y la Antártida— se debe a la navegación realizada por el mismo en su *Golden Hind* por la zona donde 52 años antes lo había hecho Francisco de Hoces. Tal hecho supuso que la cartografía británica lo bautizara de esa manera y, aunque para España siempre fue el mar de Hoces, las designaciones anglosajonas son las que han prevalecido.

Shouten y el cabo de Hornos

La historiografía oficial siempre ha mantenido que fue el corsario holandés Willem Schouten, embarcado en el *Eendracht*, quien en 1615 pasó por primera vez frente a este cabo, bautizándolo con el nombre de su ciudad natal, Hoorn, traducido por su sentido fonético al español como Hornos.

Conclusiones

Dos son las incógnitas principales que presenta la singladura de la *San Lesmes* en 1526: su navegación o no por el cabo de Hornos y la suerte que corrió en el Pacífico separada del resto de la flota.

Respecto a la primera cuestión, debemos contar exclusivamente con los datos de Urdaneta, que refieren su navegación por los 55° S y su encuentro con el resto de la flota en la boca occidental del Estrecho, entre el cabo de San Ildefonso y el Deseado. En cuanto al cabo de Hornos, por las latitudes manejadas y el rumbo seguido (55° S de Urdaneta frente a los casi 56° S reales del cabo y rumbo suroeste), lo extraño hubiera sido no pasar frente al cabo, a no ser que la *San Lesmes* se hubiera abierto en un gran arco hacia el sur para evitar los vientos contrarios del cabo y así poder seguir rumbo al oeste para unirse a la flota a la salida del estrecho. Pero tal posibilidad parece implicar la necesidad de que De Hoces conociese la zona, o al menos su costa, lo cual es evidente que no era así, aunque supiera que su rumbo obligadamente debía ser al oeste para llegar al Pacífico. Por todo ello, cobra fuerza la posibilidad de que De Hoces pasara por el cabo de Hornos, si bien pudo verse obligado a arribar al sur por los vientos contrarios antes de girar definitivamente al noroeste.

La hipótesis de que la *San Lesmes* hubiera navegado de isla en isla por el Pacífico, mezclando a sus tripulantes con los indígenas, hasta llegar a Nueva Zelanda es mucho más cuestionable al carecer de argumentos sólidos y fehacientes. Tan sólo los cañones encontrados en Tuamotu podrían acreditar —a falta de un análisis más exhaustivo de los mismos— la presencia española en el archipiélago, aunque no necesariamente de



Cañón encontrado en Tuamotu.
(LANGDON, R.: *The Lost Caravel*)

la expedición de Fernández de Quirós, la cual tampoco da cuenta de signos de presencia española previa. Los demás argumentos adolecen de más inconsistencia aún: resulta muy extraño pensar que, tras alcanzar alguna isla en su errático deambular, los tripulantes iniciaran la febril tarea de construir pequeñas embarcaciones en una loca carrera por llegar a un oeste desconocido. Por último, el hecho incontestable de que tanto los vientos como las corrientes del hemisferio sur en el Pacífico son de dirección este, es decir, contrarios a una singladura hacia poniente, parece descartar cualquier posibilidad de que la *San Lesmes* llegase hasta Nueva Zelanda, y mucho menos hasta Australia y al pecio conocido como *Mahogany Ship*.

Tan sólo estudios arqueológicos serios podrían determinar la procedencia de los cañones y el pecio y, a falta de ellos, sólo cabe concluir las altas probabilidades de que la *San Lesmes* navegara por el cabo de Hornos, aunque su destino final sigue siendo un misterio.

BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles...* Madrid, Imprenta Real, 1825-1837.
- LANDÍN CARRASCO, A.: *España en el mar: padrón de descubridores*. Madrid, Editorial Naval, 1992.
- LANGDON, R.: *The Lost Caravel*. Pacific Publications, 1975.
- SPATE, O. H. K.: *El lago español*. Fundación Casa Asia, 2006.
- HERVÉ, R.: *Découverte fortuite de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande par des navigateurs portugais et espagnols entre 1521 et 1528*. París, Bibliothèque Nationale, 1982.

Lanzamiento de UAV desde la fragata *Santa María*.
(Foto: Juan Martín-Albo Jiménez)

