

Magallanes- -Elcano

La primera vuelta al mundo

BIBLIOTECA NACIONAL

por

SECCIÓN AMÉRICA

Amando Melon
y Ruiz de
Gordejuela

LA ESPAÑA IMPERIA

CIONAL

FECHAS

Cala No

Volumen de esta obra

Tabla en el tomo la

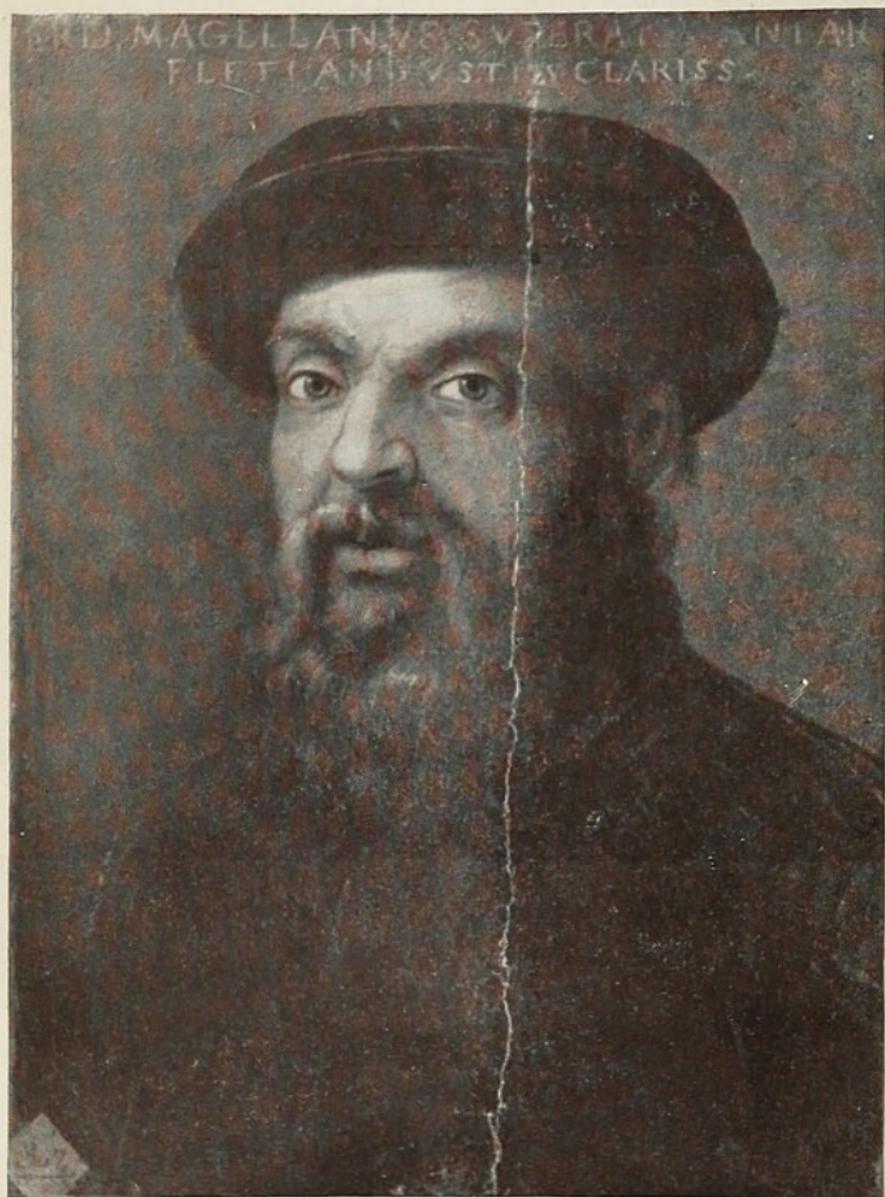
Orden que en ella tiene



BIBLIOTECA NACIONAL

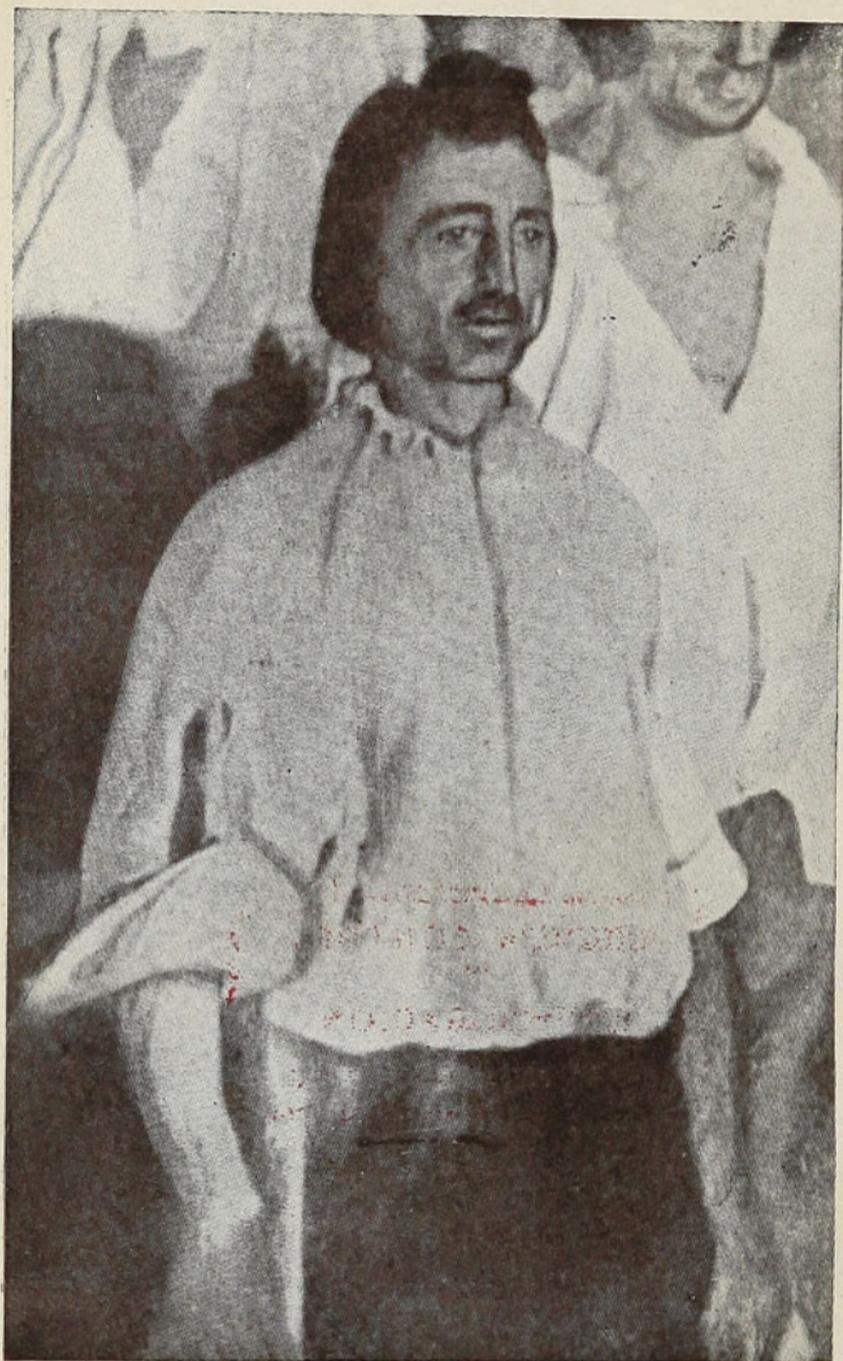
SECCIÓN AMERICANA

MAGALLANES-ELCANO



HERNANDO DE MAGALLANES

(según grabado de la época)



J. SEBASTIAN DEL CANO

(según el cuadro de Elías Salaverría)

LA ESPAÑA IMPERIAL

MAGALLANES-
ELCANO

o

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

POR

AMANDO MELON RUIZ DE GORDEJUELA

VICEDIRECTOR DEL INSTITUTO «JUAN SEBASTIÁN ELCANO»

DEL CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES

CIENTÍFICAS



EDICIONES LUZ

ZARAGOZA

1940

ES PROPIEDAD
QUEDA HECHO EL DE
PÓSITO QUE MARCA LA LEY

IMP. DE «EL ADELANTADO DE SEGOVIA»

CAPITULO PRIMERO

EN la historia de la humanidad hay un lapso de tiempo que suele denominarse *Epoca de los grandes descubrimientos geográficos*. Se inaugura hacia el año 1415, fecha en que el Infante portugués don Enrique, desde su palacio y observatorio de Sagres, se constituye en animador de los atrevidos nautas que, bordeando Africa, buscan una ruta hacia la India. Se cierra, aproximadamente, por los años 1540-1543, años que señalan el máximo avance de los españoles por el Sudoeste de los actuales Estados Unidos del Norte de América, desde tierras mejicanas.

En la heroica gesta de la citada época corresponde a España y Portugal la parte del león de la fábula. Al lado de lo hecho por estos dos países no significan mucho los viajes de Américo Vespucio, Juan Cabot y Cartier. Y eso, que en estos tres nombres se concentra la más valiosa actuación de las naciones no ibéricas en la llamada *Epoca de los Descubrimientos*.

En la empresa hispánica de la aludida época, y en la continuada serie de hombres a su servicio, sobresalen tres que, aún bastante distanciados en el tiempo, guardan entre sí indiscutible relación.

Primero: El Almirante don Cristóbal, buscando el Oriente por ruta occidental, topó en el camino que conducía a la meta de sus viajes un Nuevo Mundo.

Segundo: La solución de continuidad entre el Nuevo Mundo y el apetecido Oriente, escenario de fa-

bulosas riquezas, fué el hallazgo y la empresa descubridora de Vasco Núñez de Balboa.

Tercero: El descubrimiento de la magnitud del Océano Pacífico, con su mundo insular, y del ansiado Estrecho que, a través de América, une los dos mayores océanos (Atlántico y Pacífico), fueron las gigantes obras que inmortalizaron las figuras de Fernando de Magallanes y de Juan Sebastián del Cano.

Cada una de las tres hazañas dichas tiene su correspondiente corolario.

Las navegaciones de Colón tienen como obligadas y naturales sucedáneas las de multitud de nautas aventureros y descubridores; recuérdense los llamados Viajes Menores, cuyo escenario de principal actividad gravita sobre las tierras besadas por el Mediterráneo americano (golfo de Méjico y mar Caribe).

El descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa, mundo abierto a la calenturienta fantasía de los primeros pobladores de Tierra Firme, es el germen fecundo de los principales hallazgos y conquistas en la zona andina de América del Sur. Bien claro, a favor de esto, habla la famosa conquista del imperio incásico.

Al descubrimiento del estrecho de Magallanes y a la travesía del Pacífico se asocian lógicamente famosos acontecimientos, epilogados de un modo brillante por los viajes del capitán inglés Jaime Cook, y la exploración y conquista de Australia o Novísimo Continente. De la empresa Magallanes-Cano arranca el prestigio de lo español en el mundo pacífico. Cristalizado, en lo espiritual, por los ricos recuerdos de su idioma y adeptos de la religión cristiano-católica; en lo material, entre otros hechos, por el significativo y curioso de que la primera moneda acuñada de curso legal en el continente australiano, fué el peso español del tiempo de Carlos IV, taladrado en su centro y con un valor oficial de cinco chelines.

II

El viaje Magallanes-Cano, que tuvo como resultados descubrir el estrecho sudamericano y circunvalar la Tierra, es lo que mejor señala el carácter ecuménico de la Historia hispánica, o el imperialismo de la Hispanidad. En este caso, como en otros, la heráldica águila española ha volado exploradora por todos los continentes y mares, y acogido a la sombra protectora de sus alas desplegadas a todo el mundo, para infundirle el calor y aliento de lo español.

Reconocido el Nuevo Mundo como obstáculo de la ruta iniciada por Cristóbal Colón, y no vencida el ansia de llegar a los países orientales e islas de las Especias por ruta de Occidente, surge de modo natural el deseo de buscar un Estrecho que, a través de las tierras americanas, llevara a los nautas, sobre las suaves ondas de otros mares, al rico mundo del Oriente.

El problema del Estrecho se le plantea ya a Cristóbal Colón; precisamente en demanda de él recorre el Almirante en su cuarto viaje (1502) buen sector de las costas atlánticas de América Central; las abandona después de dura navegación, sin conseguir su objeto. Verdad es que para el inmortal Almirante el problema del Estrecho no tenía gran significación. Abroquelado en su pristina idea, el Estrecho no podía ser otra cosa que una profunda escotadura de las tierras por él descubiertas, y camino hacia el

corazón del país de las fabulosas riquezas descritas por Marco Polo. Cada viajero tiene su Baedeker, y el de nuestro Almirante no era otro que el Libro del famoso veneciano.

Los contemporáneos de Cristóbal Colón, despojados del prejuicio y obsesión colombina, tenían una más exacta idea de la realidad. Para ellos las tierras descubiertas por Colón e inmediatos sucesores, valiosos e inteligentes pilotos hispanos, formaban parte de un continente nuevo, de desconocido fondo e incógnita longitud hacia el bóreas y austro; tras del cual, se presentía una inmensidad oceánica; y más allá, las tierras asiento del mundo del oro, especias y piedras preciosas. Teóricamente se suponía la existencia de un Estrecho en el Nuevo Continente. Existían representaciones cartográficas, como luego veremos, que lo dibujaban. Su búsqueda era de primordial importancia.

La exploración costera llevada a cabo en el cuarto viaje colombino señalaba de modo preciso las zonas de exploración futura: al Norte y Sur del litoral atlántico de las actuales repúblicas de Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. Varios navegantes exploraron en la zona norteña, y aun después de descubierto el estrecho de Magallanes; basta recordar el atrevido viaje de Pineda por el litoral del golfo de Méjico; y decir, que en este sentido o rumbo se llegó hasta la recortada bahía de Chesapeake (38° latitud Norte). Con rumbo al Sur, y a la busca del Estrecho que había de conducir a las islas de las Especias, salió de Sanlúcar (8 de Octubre de 1515) la bien equipada flota mandada por el experto navegante y Piloto Mayor Juan Díaz de Solís; llegó hasta el estuario del Plata, llamado por los españoles Mar Dulce. En su reconocimiento, tuvieron desgraciado fin Solís y sus compañeros.

El lastimoso ocaso de la frustrada armada de Solís

no fué obstáculo que detuvo la tenaz voluntad de Magallanes y secuaces. Fracasado el intento de aquel prestigioso marino toma España sobre sí el atrevido proyecto de Magallanes. Triunfa en su empeño; queda descubierto el Estrecho, y con ello abierto el camino, sin cambiar fundamentalmente de rumbo, hacia las islas de las Especies. De aquí, un puñado de hombres, dirigidos por Juan Sebastián del Cano, emprenden el regreso al puerto de salida, completando de este modo la circunnavegación del Globo.

La obra del portugués Magallanes fué completada por la del decidido vascongado del Cano. Tres fueron los resultados de su mancomunada labor: descubrimiento del Estrecho; aportar a las islas de las Especies por rumbo contrario al monopolizado por los portugueses; y realizar la primera vuelta al mundo.

III

En el año 1920 celebran las naciones cultas europeas y americanas el Cuarto Centenario del descubrimiento del Estrecho. Como homenaje a tan españolísima empresa, muchos estudiosos se ocupan de ella y de las figuras con ella relacionadas. Es natural que España destacara en este sentido. Las fiestas y actos conmemorativos del Centenario fueron el excitante que determinó a muchos historiadores a ocuparse del portugués Fernando o Hernando de Magallanes (Magalhães), y de su empresa principal. Todas las Sociedades sabias de nuestro país celebraron homenajeadoras sesiones, que, aparte de más o menos retóricos discursos, motivaron monográficos estudios de gran valor y apreciables síntesis, en las que historiadores de alto vuelo resumieron su propia labor de investigación y la de otros eruditos.

De entre la frondosa producción científica provocada con motivo del Cuarto Centenario dicho, destaca y perdura la admirable obra del Padre jesuíta Pablo Pastells: *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes* (Madrid, 1920), magnífico florón que la Biblioteca Hispano-Americana presenta en el certamen de los festejos conmemorativos del descubrimiento del Estrecho americano. El citado libro, en el que colabora el Padre Constantino Bayle, el popularizador de las grandes figuras de nuestra Historia, es el resultado de largas vigili-
as, y de la

incansable y tenaz búsqueda de noticias y documentos entre los inagotables fondos de nuestro Archivo General de Indias, en Sevilla.

Hay que reconocer que el aparato documental de primera importancia referente a la empresa Magallanes-Cano ya estaba publicado, aunque en muchos casos poco cuidadosamente, antes de la investigación del sabio jesuíta Pastells. En efecto: en la rara y siempre valiosa Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv, de Martín Fernández de Navarrete; en la Colección de documentos inéditos para la Historia de España, publicados por M. Fernández de Navarrete, Salvá, Sainz de Baranda, etc.; en la Historia de Juan Sebastián del Cano, dada a luz en 1872 por Nicolás de Soraluce; en la monumental obra de Toribio Medina, El descubrimiento del Océano Pacífico, Vasco Núñez de Balboa, Hernando de Magallanes y sus compañeros (Santiago de Chile 1897); y en la Colección de documentos referentes a las islas Filipinas, publicada por la Compañía General de Tabacos de Filipinas, hay buen número de documentos interesantes que atañen a Magallanes y a su continuador en la empresa de circunnavegación del globo terrestre.

Por lo dicho, no puede extrañarnos el escaso número de apéndices documentales que contiene la obra del Padre Pastells; y aun de los publicados sólo dos son rigurosamente inéditos: el referente a la Lista de la gente que fué en la Armada de Magallanes, expresando los cargos que desempeñaban; y la Relación del sueldo que se pagó a los marineros, grumetes y pajes de la Armada de Magallanes. El interesante testamento de Juan Sebastián del Cano fué publicado antes que por el jesuíta investigador en la Co-

lección de documentos inéditos para la Historia de España; y por Soraluze, que lo acompaña de unas notas valiosas, debidas a la erudición de don Joaquín de Barroeta Aldama, sobre las iglesias y santuarios a que Juan Sebastián del Cano hizo mandas piadosas. La escrupulosidad paleográfica de Pablo Pastells da valor de verdaderas novedades a documentos antes publicados imperfectamente.

Es frecuente, aun después de las perfectas investigaciones de Pastells y del chileno Toribio Medina, considerar como la biografía más completa de Magallanes la del autor inglés F. H. H. Guilmard, *The Life of Ferdinand Magellan and the first Circumnavigation of the globe*; sin embargo, si quitamos de ella apreciaciones y comentarios subjetivos y digresiones históricas, no aporta nuevos datos seguros sobre la vida y actuación del ilustre navegante y descubridor.

Por fortuna, para el estudio circunstanciado de la empresa objeto de este libro, contamos con varias Relaciones de inestimable valor. Unas escritas por miembros de la expedición descubridora; otras, debidas a la pluma de autores contemporáneos a la misma.

Al primer grupo corresponden la Relación de Pigafetta; la de Francisco Albo, publicada por Soraluze y Navarrete en las obras antes citadas; y la de Gines de Mafra, publicada por Blázquez, *Tres Relaciones* (Madrid 1920). Aparte de esto, queda como problemática la existencia de un Diario o Relación atribuído a Juan Sebastián del Cano. He aquí lo que de él se ha podido rastrear.

Francisco de Seijas y Lobera, en su *Descripción geográfica y derrotero de la región austral magallánica* (Madrid, 1690), menciona un Diario de Juan Sebastián del Cano. Antes, el diligente historiador de Indias, Gonzalo

Fernández de Oviedo, al relatar el viaje de Magallanes, dice que lo hace según la relación que le dió Juan Sebastián del Cano. Ahora bien, ¿se trata de una relación oral o escrita? Lo cierto es que el cronista Oviedo tuvo trato bastante íntimo con del Cano en Valladolid, hacia el año 1524; también tenemos pruebas de la memoria portentosa del ilustre vascongado, basta para evidenciar ello los detalles contenidos en su testamento. Nada tiene de particular, pues, que detalladamente y de palabra pudiera informar a Fernández de Oviedo del viaje magallánico durante el año dicho, y como favor de una amistad cordial. Por otro lado, alguien admite como concluyente prueba de la existencia de un Diario escrito por Juan Sebastián del Cano, las palabras de éste en la declaración prestada en Valladolid ante el alcalde Leguizano; dice, respondiendo a la pregunta de los deservicios y grandes hechos durante el viaje al Rey y su hacienda: «que mientras fué vivo Fernando de Magallanes... no ha escrito cosa ninguna, porque no osaba; e después que... [lo]... eligieron por capitán e tesorero lo que pasó tiene escrito e parte dello tiene dado a Samano, e parte de ello tiene en su poder»... A mi juicio, estas palabras poco significan; deben referirse exclusivamente a la contabilidad y tesorería de la expedición. Es incomprensible que quien se acuerda en su testamento, y en circunstancias bien poco normales, por cierto, de un Almanaque latino, de una Astrología y de muchas naderías se olvide, al pasar mentalmente revista a sus papeles, del Diario de una expedición gloriosa y famosa ya en el mundo de sus contemporáneos. De todos modos, aun admitiendo que Juan Sebastián del Cano escribiese un relato del Viaje inmortal, por ahora de nada sirve esta conjetura a los efectos del estudio del mismo. Con el prejuicio de su existencia, buen número de investigado-

res han buscado con ahinco en los Archivos, sin olvidar, como es lógico, el valioso de los señores marqueses de Valverde, adonde fueron a parar los papeles de Samano.

El segundo grupo de Relaciones a que aludimos en líneas anteriores, o sea, de autores contemporáneos a la expedición Magallanes-Cano, lo forman dos: la de Maximiliano de Transilvania, publicada por Fernández de Navarrete en el tomo IV de su «Colección» (Apéndice XXIV); y la carta de Antonio Brito, fechada en el año 1523, y dirigida desde las Indias al Rey de Portugal; carta extractada por don Francisco Muñoz, y publicada así por Navarrete en la obra y tomo acabados de citar (Apéndice XXX). No se engañe el lector respecto al valor de estos documentos; no sirven mucho para el tema de esta monografía. La extensa Relación de Maximiliano de Transilvania y la carta de Antonio Brito se ocupan, principalmente, de la posición, riquezas y valor comercial de las islas Molucas o de las Especies; sin embargo, por la Carta podemos conocer el fin fatal de la nao «Trinidad» y de la mayor parte de sus tripulantes.

IV

A la expedición Magallanes-Cano podría dársele este subtítulo: «Empresa españolísima concebida por un portugués y vulgarizada por un italiano». En efecto, la Relación de Pigafetta popularizó en España y fuera de ella el magno hecho; hizo familiares a todos las peripecias del Viaje; y vulgarizó noticias extrañas e inauditas que alentaron el espíritu aventurero de hombres de animoso corazón, que se crecen y superan ante la idea de vencer obstáculos ya conocidos.

La Relación de Pigafetta, por lo completa y riqueza de información, es fuente primordial a la que todo curioso del viaje Magallanes-Cano tiene que acudir. A base de ella se hace en la importante publicación de la «Hakluyt Society» (Primera serie. Vol. LII) la relación de «El primer viaje alrededor del Mundo por Magallanes», editada por lord Stanley of Alderley, que es la moderna narración más completa de la feliz aventura de la España imperial. He aquí porque no creo ocioso consagrar unas líneas a Pigafetta y su obra.

Sobre Pigafetta publicó un extenso estudio biográfico y bibliográfico Angela di Poli en la revista «Nouvo Archivio Veneto», Julio-Diciembre de 1919.

Es el Antonio Lombardo, natural de Vicenza (Lombardia) citado en la relación de las personas que iban con Magallanes. Formaba parte de la tripulación de la nave «Capitana», entre sus sobresalientes

tes, y con su correspondiente asignación metálica. Era de familia hidalga, toscana de origen, y probablemente hijo del conocido caballero y doctor Mateo Pigafetta. En la corte de León X, donde a todo se prestaba oídos y demasiados ojos a lo profano, oyó por primera vez Antonio Pigafetta hablar de Magallanes y de su futuro viaje en preparativo. Desde el primer momento concibió la idea de incorporarse a la expedición; como era hombre de influencia no le fué difícil conseguirlo. Su primer paso fué venir a España acompañando a su conciudadano Francisco Chiéricato, embajador del Pontífice en la Corte española. Con tan buen valedor fácil le fué obtener del Rey Carlos I la agregación a la flota magallánica; y fué aquélla en óptimas condiciones: como tripulante de la nao «Capitana», al arrimo del denodado Magallanes, y en calidad de sobresaliente, es decir, de curioso o aventurero, sin cargo u ocupación señalada en el gobierno o administración de nave. Dió espléndido pago al buen trato que recibió en la Corte de España, pues como dice Ramusio, casi se hubiera perdido el recuerdo de la magna empresa «si un hábil y gentilhombre vicentino, llamado el señor Antonio Pigafetta, no hubiera hecho una relación curiosa y detallada». Nunca el favoritismo dió mejores frutos.

Fué Pigafetta uno de los afortunados de la merma da tripulación que regresó a España en la nave «Victoria». Pedro Martir de Anglería, milanés e historiógrafo de la Corte, tenía el encargo de recoger todos los datos que pudieran lograrse del mísero resto de la flota magallánica, ya verbales o escritos. Pigafetta, celoso de su manuscrito, lo guardó, para presentarlo, sin despojarse del polvo del camino, al gran Carlos I, en la ciudad de Valladolid. Copia del mismo envió a la regente de Francia, María Luisa de Saboya, madre de Francisco I; otras, al pontífice Cle-

mente VII, al Rey de Portugal, y al Gran Maestre de la Orden de San Juan, Felipe de Villers Isle Adam. Como vemos Pigafetta sabía elegir primeros lectores de calidad para su obra. Estaba orgulloso de ella.

A la culta e instruída María Luisa de Francia, siempre ansiosa de novedades y escritos curiosos, agradó sobremanera la Relación del italiano. Buscándole una mayor difusión en Francia, encarga de traducirla a Antonio Le Febre. Era éste un buen humanista, con reputación de excelente filósofo y de conocer a la perfección la lengua italiana, por haber residido largo tiempo en Padua. A pesar de tales méritos, su trabajo no respondió a lo que de él podía esperarse. Cumplió poco fielmente el encargo de la Reina; no ofreció al público otra cosa que un mal extracto en francés de la obra de Pigafetta. Con todos sus defectos y deficiencias sirvió de original a la conocida y popular obra de Ramusio: *Delle navigatione et Viaggi*.

Años después, Amoretti descubre en la Biblioteca Ambrosiana de Milán copia de la entregada por Pigafetta al Gran Maestre de Rodas. La traduce al italiano moderno y al francés, publicando esta última versión en París, en el año 1801, con el siguiente título: *Premier voyage autour du monde, per le Chevalier Pigafetta, sur l'escadre de Magallan, pendant les anees 1519, 20, 21, 22, etc.*

El manuscrito encontrado por Amoretti, bibliotecario y doctor del Colegio Ambrosiano, perteneció al cardenal Federico Borromeo. Le acompañaban veintinueve mapas, en los que Pigafetta delineó América Meridional, y todas las islas del Pacífico y de las Indias Orientales donde anclaron los expedicionarios, las islas que vieron al pasar y las islas que al menos les fueron indicadas como situadas en

su ruta. Estos mapas están coloreados: el mar, en azul; la tierra, en negro; las montañas, son verdes; y las casas o chozas, blancas. En uno de los mapas hay una piragua, con dos hombres; y en otro, se ve el árbol que produce el clavo de especia. Amoretti reprodujo cuatro de estos mapas, más bien que mapas, croquis bastante infantiles.

Soraluce, al publicar en 1872 la *Historia de Juan Sebastián del Cano*, de Eustaquio Fernández de Navarrete, incluye en uno de sus apéndices, el segundo, parte del *Diario de Pigafetta*, tomándolo de Ramusio. Federico Ruiz Morcuende ha traducido la edición francesa de Amoretti, y publicado en la serie de «Los grandes viajes clásicos», Espasa-Calpe, 1927.

No hay que exagerar la sabiduría de Antonio Pigafetta, como hace su paisano Marzari, cuando dice que era célebre en toda Europa por sus excelentes conocimientos en filosofía, matemáticas y astrología. Había estudiado la Geografía y Astronomía necesarias para entender el manejo del astrolabio y determinar la latitud de los lugares; conocía también bastante la teoría de los fenómenos celestes para poder hacer las observaciones astronómicas, por las cuales se juzga sobre la declinación del imán, de la singladura de un navío y de las longitudes. Puede formarse idea de sus conocimientos en estas materias por su «Tratado de Navegación».

Como dice Amoretti, el afán de instruirse igualaba y aun superaba a su saber. Durante su viaje estudió, en la medida que pudo, los diferentes idiomas de los pueblos que visitó, y formó vocabularios más o menos extensos, siempre que para ello encontraba ocasión; así, en su libro, incluyó Pigafetta un reducidísimo vocabulario brasileño; otro, algo más nutrido, patagón; y otros, todavía más extensos, de Filipinas y Molucas; algunos de los vocables de estos

últimos países no son ni más ni menos que palabras árabes, cosa explicable porque en el comercio con estos pueblos jugaba papel importantísimo el elemento musulmán.

Pigafetta, cuando la ocasión le era propicia, nunca dejó de recorrer los campos para examinar el cultivo de las principales producciones de los países a su vista; y describe el tesoro vegetal de los mismos si no con la precisión de un botánico, con la exactitud de un hombre de buen sentido. Con frecuencia ampliaba el círculo de su visión, instituyéndose sobre las comarcas donde la escuadra no anclaba, por los indios que voluntaria o forzadamente navegaban con él. En este sentido admitió como verdades fábulas y mentiras que le contaron, y de las que con la mayor buena fe hizo ridículas descripciones. Bien se le puede perdonar esta excesiva credulidad, defecto común de los que viajan por tierras y horizontes extraños, a cambio del cuidado y diligencia que puso noche y día en anotar cuanto observaba, y todo cuanto sucedía a él y compañeros de viaje. Como gozó de buena salud durante toda la navegación y escalas, no dejó ni un sólo día de hacer y escribir sus observaciones. Por eso, no fué escasa su sorpresa cuando a la vuelta, en las islas de cabo Verde, se enteró había un día de diferencia entre la data de las citadas islas y la por él computada; no se podía persuadir de que se había equivocado un día, habiendo llevado con regularidad su Diario. Pronto se tranquilizó, dándose cuenta de la razón de esta aparente anomalía.

Como ya hemos dicho, Pigafetta no depositó sus observaciones y notas en manos de Pedro Martir de Anglería, el encargado de recoger los datos e informes de los menguados restos de la brillante tripulación magallánica. Pudo obedecer tal conducta al deseo de una inmediata notoriedad, o a no creerse obligado a hacer lo que los demás. Desde Sevilla,

sin apenas descansar en la animada ciudad andaluza, toma la ruta y por el camino más corto hacia Valladolid, para presentar al Emperador-Rey Carlos V «non oro, ne argento, ma cose da assere assai apreciati da un simil Signore. Fra le altre cose li detli uno libro scripto da mia mano, de tute le cose passate de giorno in giorno nel viaggio nostro». No oro ni plata, sino algo más grato a los ojos de semejante señor. Le ofrecí, entre otras cosas, un libro, escrito de mi mano, en el que día por día señalé todo lo que nos sucedió durante el viaje.

Pedro Martir de Anglería había recibido del Emperador el encargo de hacer detallada relación del famoso viaje; hay que suponer pondría en manos del cronista el Diario de Pigafetta, que solemnemente había recibido del autor. Con él y las noticias de que era depositario hizo Pedro Martir un detallado relato, el que podríamos llamar príncipe, de la expedición descubridora. Concluído, lo envió al pontífice Adriano VI, deseoso de imprimirlo a todo lujo; cuando llegó el manuscrito a Roma había fallecido el que fué preceptor de Carlos V; después, en los azares de la guerra y padecimientos de la Ciudad Eterna, 1527, desapareció. Así lo dice Ramusio.

Antonio Pigafetta fué gran amigo y admirador de Magallanes; basta leer su Diario para comprenderlo. A las distinciones con que le brindó el jefe portugués, atraído por la simpatía y buen humor constante de su huésped, o por el deseo de formar un grupo de adictos incondicionales frente a otro de menos ciegamente entregados a la voluntad y orgullo de Magallanes, responde el italiano con rendimiento fervoroso, entusiasta e ilimitado. Tanto, que a veces traspasa los límites de la absoluta veracidad. Así, por ejemplo, con motivo de la muerte de Magallanes dice: «Versado más que ninguno en el conocimiento de los mapas náuticos, sabía perfectamente el arte

de la navegación, como lo demostró dando la vuelta al mundo, lo que nadie osó intentar antes que él». Basta este elogio fuera de tono para comprender que no fueron muy cordiales las relaciones entre Pigafetta y Juan Sebastián del Cano; ni una sola vez es citado el famoso vascongado en el Diario que nos ocupa. No es aventurado suponer que la conducta de Pigafetta obedece a mutua e irresistible repulsión entre dos temperamentos opuestos; uno, espíritu inquieto, curioso, charlatán, bromista y dicharachero; otro, de hombre de acción callada, reconcentrado y de trato brusco y desapacible.

Se conserva en Vicenza la casa de Pigafetta, en la calle de la Luna; es de estilo gótico, y fué construída por sus antepasados en el año 1481; a su regreso Pigafetta, hizo adornar la puerta con un festón de rosas en el que mandó esculpir estas palabras: «Il. nest. Rose. sans. espine», quizá aludiendo a la gloria conquistada por su circunnavegación del Globo y a las penalidades sufridas en ella.

Las espinas no son óbice a la hermosura y bello colorido de las rosas que circundan, ni al suave perfume que embelesa y embriaga; como los episodios demasiadamente humanos en la gran epopeya Magallanes-Cano no enturbian en lo más mínimo su indiscutible gloria y fama, ni la inabordable grandeza de la España del siglo XVI, de cuyo valor en todos los órdenes testimonian sus hechos y empresas.

CAPITULO II

FERNANDO o Hernando de Magallanes nació, según afirma José Manuel de Noronha, en la ciudad de Porto. Se acepta corrientemente como fecha de su nacimiento el año 1480. Hijo de padres más sobrados de hidalguía que de bienes. Como otros muchos de su clase y posibles, se crió y educó en la Corte de Portugal. Estuvo primero al inmediato servicio de doña Leonor, la esposa del Rey Juan II; después, al de su hijo don Manuel, el que en la lista de Reyes portugueses lleva el sobrenombre de Afortunado, sin duda porque tuvo la suerte de ver coronada, con el viaje de Vasco de Gama, la obra descubridora iniciada en los días de sus antecesores en el trono.

Las más de las veces el ambiente forma el espíritu de los hombres, e impone la norma y decisión de sus aficiones y actividades. Esto sucedió al jovencito Magallanes; fué testigo del entusiasmo despertado en la Corte de Portugal por el venturoso fin del primer viaje de Vasco de Gama; de la diligencia desplegada en los preparativos de la flota de Alvarez de Cabral, casual descubridor del Brasil; de los resultados obtenidos por la expedición da Nova, descubridora de la isla de Santa Elena; del nerviosismo y comentarios en torno de la segunda expedición de Vasco de Gama... Sobre todo esto, ¡cuántas veces

sonarían en sus oídos bien abiertos palabras referentes a las riquezas sin cuento de las Indias e islas de más allá! También escucharía a la vera de conversaciones radiantes de optimismo y preñadas de risueñas esperanzas, sesudas palabras referentes a los conocidos enemigos de Portugal en su carrera de expansión por el Oriente: árabes, egipcios y venecianos. Había que descubrir y consolidar, y más que descubrir y consolidar, atraer el rico venero de aquellas tierras hacia Lisboa. Todo en la Corte lusitana gravitaba en dirección a los países ultramarítimos, ya en actividad descubridora o guerrera, ya en dinamismo de explotación. Para los ganosos de gloria y riqueza ninguna carrera ofrecía mejores señuelos y atractivos que la de las Indias. Magallanes no pudo zafarse de aquel contagioso ambiente y, como muchos otros hidalgos, solicitó un puesto en la gran Armada de don Francisco de Almeida.

Fué la Armada de Francisco de Almeida, primer virrey portugués de la India, un alarde de fuerza frente al temor de la posible coalición de los enemigos de Portugal en aquellos alejados mares. La formaban más de veinte navíos, y como fuerza de choque unos mil quinientos soldados. Uno de sus jefes era el joven Magallanes. Como tal asistió a la conquista de las plazas del Oriente africano, Quiloa y Mombasa; que fortificadas, quedaron como buenos puntos de apoyo del comercio y tráfico portugués.

Fernando de Magallanes continuó al servicio de la flota de Indias durante el mandato del segundo virrey, el gran Alburquerque, el conquistador de Goa (1510), convertida muy pronto en centro de las posesiones asiático-portuguesas. Sirviendo a sus órdenes se halló en la toma de Malaca, verdadero portillo de las islas Molucas o de las Especies; mandaba una nave de bastante porte y se distinguió en el citado hecho de armas porque salvó la vida, con riesgo de

la suya, al general Diego López de Sequeira y su tripulación; y además, amparó a Francisco Serrano, perseguido de cerca por la escuadra enemiga.

Después, fué Magallanes comisionado, hacia el año 1510, con Abreu y Francisco Serrano, para extender el poder y zona de influencia portuguesa en la región de las Molucas. Esta penetración tenía como base y segura retirada la ciudad de Malaca (en la península del mismo nombre), fortificada fuertemente después de su conquista. La suerte fué más propicia con Abreu y Serrano que con el capitán Magallanes. Este, probablemente no llegó a las islas; claro que a falta de esto tuvo bien abundantes noticias de ellas y de su situación, por su amigo y pariente Francisco Serrano. Aquéllas y éste pudieron ser decisivas en el ulterior proyecto de Magallanes. Para llevarlo a feliz realización abandona las Indias, después de una estada de cinco años, y regresa a su país natal, no defraudado respecto a las riquezas y posibilidades económicas de la India y países vecinos, pero sí con respecto a la conducta del Gobierno portugués y de sus primeros representantes en aquellas tierras.

Ya en Portugal madura seriamente su proyecto. Suponía Magallanes que las Molucas, si no todas, parte de ellas, quedaban dentro de la esfera de influencia hispánica, o sea, incluídas en el hemisferio que a España había asignado la famosa bula de Alejandro VI y después el Tratado de Tordesillas. Por otra parte, el camino a las Molucas, de cuyas riquezas y maravillas tenía repetidas noticias por frecuentes e insinuantes cartas de Serrano, por ruta portuguesa, o sea, doblando el cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza, era largo, difícil y peligroso. Sin contar con los huéspedes molestos de aquellas latitudes: las carabelas italianas, árabes y egipcias. ¿Por qué no hacerlo siguiendo el rumbo contrario, el occidental, con la probabilidad de encontrar y utili-

zar un estrecho meridional a través del Nuevo Continente? El asunto, por su importancia, bien merecía los honores de ocuparse en él, y el sacrificio, para llevarlo a buen fin, de capacitarse suficientemente con el estudio de las disciplinas pertinentes: Cosmografía, Geografía y Náutica. En tales materias, con celosa voluntad y aplicación, alcanza Magallanes nombre bastante preeminente para que se le permitiera, no a título de curioso, sino de técnico, examinar y estudiar todo el material coleccionado sobre las citadas enseñanzas, que se guardaba cuidadosamente en la Contaduría del Rey don Manuel de Portugal.

En el rico arsenal de documentos cartográficos custodiados en la Contaduría del Rey, halló uno Magallanes que estudió y copió con gran cuidado, y que acaba de decidirle en sus propósitos: el derrotero y carta de Martín de Behaim, donde se representaba, muy hacia el mediodía, un paso a través de América del Sur. El prestigio del famoso alemán, compañero del descubridor Diego Cam, y miembro después de la «Junta dos Mathemáticos», instituída por Juan II, no permitía poner en duda su gráfico aserto. El valor que a tal representación dió Magallanes lo expresan bien estas líneas del Diario de Pigafetta: «—Toda la tripulación creía firmemente que el estrecho no tenía salida al Oeste, y que no sería prudente el buscarla sin tener los grandes conocimientos del capitán general, el cual tan hábil como valiente, sabía que era preciso pasar por un estrecho muy escondido, pero que había visto representado en un mapa hecho por el excelente cosmógrafo Martín de Bohemia, y que el Rey de Portugal guardaba en su tesorería.»

* * *

Un pequeño paréntesis se abre en los afanes de Magallanes, con motivo de su corta campaña en el Norte de Africa. En defensa de la ciudad de Azamur,

un golpe de lanza en una pierna dejó al futuro descubridor cojo para toda su vida. Fuera de este accidente, se vió enredado en un pleito con los moradores del citado lugar, con motivo de disponer de parte del botín cogido a los moros asaltantes. Fué resuelto favorablemente a las pretensiones del hidalgo.

Suficientemente maduro y estudiado su proyecto, se ofrece a Magallanes el problema de su realización. La teoría del mismo no era compensación suficiente a tantas y tantas vigalias. Proponerlo a Portugal era cosa inútil y hasta de mal tono, ya que ponía en duda a qué esfera de influencia correspondían las Molucas. Según esto, se ofrecía a Magallanes esta disyuntiva: o renunciar a su propósito, para mantenerse fiel a su nación; o pasar al servicio de España, único modo de convertir su sueño en realidad. Optó por el último camino.

Magallanes, como hemos dicho, se había educado en la Corte de Lisboa; había servido a su Gobierno como capitán en las Indias y Norte de Africa; había encontrado en su patria toda clase de facilidades para su formación científica en el sentido deseado. En estas condiciones, desnaturarse, o renunciar a su nacionalidad, era golpe de mal efecto para sus compatriotas conocidos; por lo menos, los más amables y cariñosos, lo hubieran calificado de ambicioso. Adoptó el cómodo arbitrio de fingirse resentido con el Monarca portugués; así resultaba Magallanes uno de tantos hidalgos cortesanos que ante la injusticia de ciertas pretericiones o desvíos, se separaban del servicio de su Rey. Rompe la fidelidad jurada a causa de la negativa del Monarca portugués a aumentarle su moradía, o cierta renta que disfrutaba de la Corte. Exigua y desentonada era la ventaja solicitada por Magallanes; por esto, no es caprichoso suponer

que fué por el no, para sobre éste asentar la modalidad de conducta apetecida, y justificar ante la opinión de compatriotas y amigos su desnaturalización de Portugal.

Echada la suerte, para asegurar el mayor éxito en su empresa, busca Magallanes socios de calidad y categoría; no tarda en encontrarlos. Fué uno, el insigne astrónomo y también astrólogo Ruy Falero, hombre de ciencia, de alto prestigio, aunque también con fama de un poco desequilibrado; lo más probable, movido sinceramente de enemistad contra el Monarca portugués. El otro, fué el hacendado Cristóbal de Haro, rico mercader de Amberes y a la sazón residente en Lisboa, que por sus vastos negocios mercantiles tenía exactas noticias de los países de India y Oriente.

La adhesión de Falero aseguraba al proyecto de Magallanes un técnico de primera fuerza, y la esperanza de éxito en la aceptación del mismo, por el hecho de ir unido a un nombre de gran fama y reconocido mérito. La de Cristóbal de Haro, de los fondos que contingencias previstas pudieran hacer necesarios.

Magallanes fué el primero que abandonó Portugal.

II

A partir del 20 de Septiembre de 1516 encontramos ya establecido en Sevilla a Fernando de Magallanes.

En la capital andaluza contaba con un amigo, paisano y lejano pariente, quien guió los primeros pasos del recién llegado. Era Diego de Barbosa, miembro un día de la Corte portuguesa y a la sazón comendador de la Orden de Santiago, y teniente de alcaide en los Reales Alcázares y Atarazanas sevillanos. Estaba a las órdenes inmediatas de don Jorge de Portugal, alcaide principal de los servicios dichos.

La soledad de Magallanes en Sevilla, en los ratos de ocio y descanso de sus afanes, tenía como natural refugio la fastuosa mansión de Diego de Barbosa, donde siempre era acogido con la mayor cordialidad. Bien pronto se unió otra causa a la dicha para que las visitas de Magallanes menudearan más y más. Con todo el ímpetu de la segunda juventud se enamora locamente de la hija de su amigo, doña Beatriz Barbosa y Caldera. Por fortuna fué correspondido, y el 20 de Febrero del año 1517 se desposaron. Fruto de tal matrimonio fué un hijo, llamado Rodrigo, a quien su padre dejó, para no verlo más, a la edad de seis meses.

El amor no distrajo a Magallanes de la finalidad a que obedecía su establecimiento en Sevilla. Esta ciu-

dad era la sede de la Casa de Contratación, supremo organismo en todo lo que al Mundo Nuevo y empresas ultramarítimas se refería. Así por lo menos lo entendía Magallanes. Le faltó el tiempo de entrevistarse con los oficiales de la Casa. Sin clarear mucho su proyecto, porque era hombre cauto, se enteró de que aquéllos, por sí solos, nada podían decidir ni acordar, y de que los conciertos y capitulaciones para descubrir eran de la competencia omnímoda y exclusiva del Monarca.

Uno de los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla se distinguió desde el primer momento por su amabilidad e interés hacia Magallanes. Ni aun así, obtuvo detalles muy explícitos acerca de los proyectos del desconfiado portugués. Sin embargo, el factor Juan de Aranda, que tal era el nombre del complaciente oficial, moviéndose en la esfera incierta de la adivinación, a base de sus conversaciones con el futuro descubridor, pide informes acerca de Magallanes a dos mercaderes residentes en Lisboa: Covarrubias y Luis de Haro. Con los datos halagüeños de uno y otro, escribe Aranda a la Corte manifestándose partidario de utilizar los servicios del portugués.

Mientras que tales gestiones hacía por su cuenta el diligente factor, Magallanes aguardaba con impaciencia la arribada a Sevilla de Ruy Falero; necesitaban ponerse en camino cuanto antes hacia la Corte de España, residente en Valladolid. Llegó, por fin, el esperado; los dos a toda prisa dispusieron los preparativos para la partida. Todo estaba concluído y ataviado, cuando aparece en escena el oficioso Aranda. Con la alegría y complacencia de quien supone haber hecho un gran servicio, da cuenta de sus gestiones a Magallanes y Falero. Los portugueses le escuchan con visibles muestras de disgusto y malhumor; y dan negativa rotunda a la petición de Aranda, de esperar todos en Sevilla la contestación de la Corte. Por lo

isto Juan de Aranda era hombre a cuya tenacidad no importaban desplantes; la susceptibilidad del amale factor no se resintió con la desagradable escena. A pesar de ella, decide constituirse en sombra protectora guía de Magallanes y Falero. Y pues éstos iban a la Corte, también hacia ella decide ponerse en camino.

En igual día parten hacia Valladolid, por un lado, Magallanes y Falero; por otro, Juan de Aranda. Los primeros, por el camino de Toledo; el segundo, por el camino de plata, o sea por la calzada romana de Mérida y Salamanca.

En ruta recibe Aranda favorable contestación de la Corte, deseosa de conocer al detalle el proyecto de Magallanes, y de una entrevista con él; con ella, envía un mensajero al encuentro de los portugueses, a la vez que los citaba para hablar largamente del asunto en Medina del Campo, la ciudad de las famosas ferias e imprentas.

Tuvo lugar el conciliábulo, tal como lo deseaba Aranda; sin las estridencias del de Sevilla, y aun con buena cara y muestras de agradecimiento por parte de los lusitanos. Tanto, que todos juntos, el servicial amigo, Magallanes y Falero, emprenden la última etapa del camino a Valladolid. Antes de llegar a la ciudad castellana se franquea Aranda con sus compañeros de viaje. Aparte de los naturales circunloquios, viene a pedirles que le asegurarán una recompensa o pago a sus buenos servicios pasados y mejores futuros. No sabemos cómo reaccionaron los portugueses ante la demanda; si, que muy pronto vino el forcejeo entre el peticionario y presuntos otorgantes. Ofrecieron éstos, en el caso de que la flota la armara Su Majestad Sacratísima, la octava parte de sus ganancias; en el supuesto de que ellos corrieran con los gastos de abastecimiento y demás, podía contribuir a éstos Juan de Aranda con dos mil ducados, recibiendo en cambio el tanto por ciento de

las ganancias correspondientes al capital aportado.

Tales ofrecimientos no fueron del gusto de Aranda; el segundo supuesto no lo admitía. Dando como indiscutible que el primero habría de realizarse, su interés en pro del proyecto, que en cartera llevaban los portugueses, bien valía una más generosa recompensa; en lugar del octavo, pedía el quinto. Ruy Falero, avaro de sus futuras ganancias y celoso de no mermarlas, se mostró intransigente; no quiso conceder un ápice más al ofrecimiento dicho. Magallanes, como era natural, hizo suya la actitud de su amigo, socio y compatriota. Resultado de todo: el mal humor o enfado correspondió en esta ocasión a Aranda; se separó de sus amigos, como él les llamaba, e hizo solo las últimas marchas hasta Valladolid. Magallanes y Falero descansaron tres días en Simancas.

Juan de Aranda, el hombre tenaz y seguro de sí mismo, se había traicionado al separarse estridentemente de sus compañeros de viaje. Era necesario subsanar pronto su torpe conducta. Para ello, atisbó la entrada de Magallanes y Falero en Valladolid; y después, siguiendo los pasos de los recién llegados, se hizo el encontradizo con ellos. ¡Pelillos a la mar! Rostro alegre y satisfecho, corteses y cariñosas palabras de bienvenida, y hasta apretados abrazos. Después de los parabienes, los ofrecimientos; y después de éstos, las activas y oportunas diligencias para preparar las entrevistas de Magallanes y Falero con el canciller Sauvage, el obispo Fonseca y el Rey Carlos V.

Iniciadas las primeras conversaciones del futuro descubridor y Falero con el Monarca y altos dignatarios de su Corte, creyó oportuno Aranda reanudar su anterior petición. Conocía bien la terquedad de Falero; por eso, usando de más cautela que antes, deja a la buena voluntad y supuesta esplendidez de Magallanes y Falero señalar el tanto de la re-

compensa. Por último, la importunidad del pedigüeño factor tocó a su fin, cuando Magallanes y Falero se comprometen, por documento notarial, 23 de Febrero de 1518, a cumplir la primitiva oferta. ¡Del mal, el menos! Es la cuenta que se echó Aranda. Si no lo que se proponía, se aseguraba un buen pico en las futuras ganancias de la expedición. ¡Y bien seguras estaban, ya que había un documento público por medio!

Bien porque la noticia del documento notarial trascendió a la calle, o bien porque Magallanes y Falero no tuvieron interés en guardar el secreto de su compromiso con Juan de Aranda, el Real Consejo de Indias no tardó en conocer la conducta de éste. Grande fué la indignación de todos sus miembros. En aquel supremo organismo, aunque fundado (1511) después de la muerte de la gran Isabel I, alentaba vivo el espíritu de pureza y honradez que la gran Reina sabía imprimir a todas sus creaciones. Como el Consejo de Indias tenía poder fiscal sobre los empleados de la Casa de Contratación, con toda urgencia incoa expediente contra el aprovechado factor. Reunido en Barcelona el 25 de Junio de 1519, dió escaso plazo de tiempo a Juan de Aranda para que escogiera la forma en que había de dirimirse su asunto: o por vía de pleito, por medio del fiscal de Su Majestad o, buenamente, por decisión y sentencia del mismo Real Consejo. Al fin Aranda se avino, aunque no de primera intención, a un buen arreglo. Quedó anulada la escritura y libres de compromisos los otorgantes. Como nadie podía negarle a Aranda las molestias que se tomó en pro de los extranjeros, y lo que él hizo por facilitar y diligenciar a Magallanes y Falero sus entrevistas con el Rey e individuos del Real Consejo de Indias, todavía tuvo el atrevimiento de pedir una recompensa, pero su petición fué del todo inútil; no recibió nunca la contestación apetecida.

III

Lo que en repetidas entrevistas propusieron Magallanes y Falero a la Corte y sus altos dignatarios, no era novedad para España. Demostrada de modo indubitable la insularidad de Cuba en 1508, ya presentida ocho años antes por Juan de la Cosa; y demostrado que las tierras descubiertas más allá por Cristóbal Colón y sus inmediatos sucesores formaban parte de un gran Continente, interpuesto entre Europa y Asia, fué constante obsesión de España la busca de un paso o estrecho a través del mismo. Reciente, entre otros, estaba el recuerdo de la expedición de Solís y de su fin funesto.

Magallanes y Ruy Falero desplegaron en sus conversaciones y entrevistas oficiales con el Rey y otros altos personajes, toda clase de argumentos y elocuencia; todo su conocer astronómico y náutico. No fué difícil convencer a sus elevados interlocutores de la existencia del Estrecho; puede decirse que de ello estaban convencidos; no tanto, sin embargo, de la posibilidad de alcanzarlo, sobre todo visto el fracaso del viaje de Solís. Aún más había que repetir y forzar los argumentos para convencerles que las Molucas, por su situación, quedaban dentro de la esfera de influencia asignada a España por el Tratado de Tordesillas; modificación primera de la línea de demarcación entre España y Portugal señalada por la bula *Inter cetera* del Pontífice Alejandro VI. Al decir de Ma-

gallanes y Falero el fracaso de Solís, lejos de impedir la aprobación del renovado proyecto, debía ser un acicate para la buena y entusiasta acogida del mismo, ya que el tal fracaso fué debido a un desgraciado accidente y no a dificultades técnicas ni a impericia. Respecto a la situación de las islas de las Especias, no había lugar a dudas; todas debían disiparse con un Globo a la vista, como el que presentaban en sus diálogos los incansables Magallanes y Falero. Tan seguros estaban del éxito, en todas sus facetas, que Magallanes no dudaba en echar sobre sus espaldas la responsabilidad personal de la empresa; y a base de las generosas ofertas de Cristóbal de Haro, estaba dispuesto a armar a su costa y a la de sus amigos las naos necesarias para el viaje. No pedía ningún sacrificio económico a la corona de Castilla; sólo la autorización a su Rey y el apoyo moral del mismo.

Ante la tenacidad y los argumentos de los portugueses, se plantea a Carlos I un difícil problema: si el éxito acompañaba a Magallanes y Falero, la inhibición en su empresa de la corona de España podía ser un nuevo motivo de disgusto de los españoles hacia su Rey. La atmósfera, por aquel entonces, contra el joven gantés, y más contra su política, de cierto aislamiento de la nobleza y de los altos dignatarios eclesiásticos españoles, era ya bastante densa para añadir a ella nuevos nubarrones. Con poco recato en la calle y públicamente en las Cortes, se criticaba con dureza al principal valedor de Carlos I, Guillermo de Croy o señor de Chevres, censurábase asimismo la deshonestidad de los dignatarios flamencos de la Corte. Con tal ambiente hubiera sido gran imprudencia dar de lado a un proyecto que era ya popular y españolísimo. La gran clarividencia de Carlos I le señala la norma de conducta más sensata: aun dudando del éxito del proyecto de Magallanes,

lo toma sobre sí. Como era hombre de rápida acomodación a las circunstancias y medios, se compenetró en seguida con el entusiasmo peninsular por las empresas ultramarítimas y echó sobre la Hacienda española la carga de costear la armada de Magallanes. Más se encariñó, y ya sinceramente, con su decisión cuando tuvo noticia del empeño puesto por el embajador de Portugal, don Alvaro de Acosta, en obstaculizarla.

Al hacer suyo el proyecto de Magallanes se inicia en Carlos I la obra de españolización. Había de ser tan completa, que Carlos I es uno de los Monarcas más estrechamente identificados con los verdaderos ideales del pueblo hispánico.

CAPITULO III

EL 22 de Marzo de 1518, se firma en Valladolid, por los Reyes don Carlos y doña Juana, la capitulación y asiento correspondiente con Magallanes y Falero.

He aquí sus principales cláusulas:

Que por término de los diez años siguientes a la fecha en que se firmaba la capitulación, no daría el Rey licencia a persona alguna para que fuese a descubrir por la misma derrota (la indicada por Magallanes y Falero) sin advertirlo antes, por si ellos se ofreciesen a hacerlo en las mismas condiciones.

«El tal descubrimiento habéis de hacer, con tanto que no descubráis ni hagáis cosa en la demarcación e límites del sacratísimo Rey de Portugal, mi muy caro y muy amado tío e hermano, ni en perjuicio suyo, salvo dentro de los límites de nuestra demarcación.»

Se les concedía la veintena de los productos líquidos de las tierras e islas descubiertas, con más los títulos de Adelantados y Gobernadores; y el derecho de llevar cada año, a las tierras e islas por ellos descubiertas, mercancías por valor de mil ducados, obligándose sólo a pagar una veintena de las ganancias obtenidas por el referido concepto.

Que si las islas que descubrieran pasaran de seis,

después de verificarse la elección regia, podrían de las restantes señalar dos, de las cuales llevarían la quincena parte de las rentas y derechos limpios correspondientes a la corona.

«Ítem, queremos e es nuestra merced y voluntad, acatando los gastos y trabajos que en el dicho viaje se vos ofrecen, de vos hacer merced, y por la presente vos la hacemos, que de todo lo que de la vuelta que de esta primera Armada..., de allá trugérades, hayáis y llevéis el quinto, sacadas todas las costas que en la dicha Armada se hicieren.»

Que el Rey se compometía a armar cinco navíos, dos de 130 toneladas, otros dos de 90, y uno de 60; abastecidos de artillería y armamento, y de provisiones para dos años, y con 234 individuos, que habían de formar la total tripulación.

Que con los expedicionarios, y designados por el Monarca, irían factor, tesorero, contador y escribanos para que dieran fe y llevasen cuenta y razón de todo.

Ítem, «que si en la prosecución de lo susodicho alguno de vosotros muriese, que sea guardado e guarde el que de vosotros quedare vivo, todo lo suso contenido, complidamente, como se había de guardar a entrambos a dos seyendo vivos.»

Esta capitulación, cuyo texto completo puede leerse en la «Colección» de Fernández de Navarrete, sigue paso a paso los términos de un Memorial presentado al Rey por Magallanes y Falero, sobre el descubrimiento de las islas del Moluco, de fecha muy poco anterior a la del documento antedicho.

Como término de la aquiescencia real, después de las conversaciones a que aludimos en el capítulo anterior, Carlos I ordena a Magallanes y Falero la redacción de un Memorial donde extractaran su proyecto, argumentos en favor de él, modo de llevarlo a cabo y, por último, sus pretensiones. Admite como buenas

todas éstas, dando pruebas de una generosidad parecida a la usada por su ilustre abuela, la Reina Católica, con los descubridores.

La Puente y Olea, en su magnífico estudio titulado: *Los trabajos geográficos de la Casa de Contratación*, Sevilla, 1900, pone este poco favorable comentario a las capitulaciones dichas: «A diferencia de las hechas en los tiempos de Fernando el Católico, no se observa en éstas el estudio que en aquéllas se hacía de lo proyectado, y en cambio las numerosas cláusulas destinadas a determinar las ventajas y utilidades que corresponderían a Magallanes y a Ruy Falero, manifiestan lo azaroso de aquellos días, y la corta experiencia o escasa atención puesta por los que entendieron en las capitulaciones para este viaje, destinado en cierto modo a recoger el fruto de los trabajos anteriores».

Con todo el respeto y consideración que merece la obra de La Puente y Olea, creo bastante inoportunas las palabras que dedica a la capitulación concedida a Magallanes. Ya sabemos la génesis de ella. Por otra parte, ¿acaso la capitulación de Santa Fé firmada con Colón, fué menos generosa que la hecha con Magallanes y Falero? En uno y otro caso lo que a España interesaba era que los descubridores llevaran a cabo su obra propuesta con el mayor entusiasmo, sin tener en cuenta minucias leguleyescas ni cicaterías que les pusieran trabas o los alicortaran. Las capitulaciones firmadas por Fernando el Católico no constituyen, ni mucho menos, grupo aparte de las hechas en colaboración con la gran Isabel. Es un tópico hablar de la «prudencia» del aragonés Fernando, apreciada con una miopía incompatible con la visión de altos vuelos y alcances con que debe ser mirada la epopeya de la gesta hispánica de los siglos xv a xvii.

¿Qué importa que algunos términos de las capitulaciones dieran motivo a ulteriores dificultades y

pleitos con la Corona? Estas pequeñeces, en la obra que posibilitaban aquellos contratos, poco significaban. Lo interesante era hacer obras grandes y pronto, y aprovechar en beneficio de la gloria de España y de los españoles las empresas que otros países más «cautos» consideraban locuras.

Al tenor de una de las cláusulas de la capitulación, expide el Rey Carlos el título de capitanes de la Armada que iba a formarse a favor de Ruy de Faleroy y Fernando de Magallanes; concediéndoles las plenas atribuciones acostumbradas, a bordo y en tierra, y poder para resolver en ambos medios pleitos y diferencias entre la gente a su cargo, «sumariamente sin tela de juicio». A tal título correspondía un sueldo anual de cincuenta mil maravedís.

* * *

Varias mercedes siguieron al nombramiento dicho, y, en un plazo de tiempo relativamente corto, fueron objeto de providencias dictadas por el Monarca en las escalas del camino de Valladolid a Zaragoza.

Por Real Cédula, fechada en Aranda de Duero el 17 de Abril, les aumenta el sueldo en ocho mil maravedís anuales, mientras anduvieran en la Armada al servicio del Rey.

Por otra, les hace una nueva concesión de treinta mil maravedís, como ayuda de costas.

Por otra, se dispone que las mercedes vitalicias a ellos concedidas se transfiriesen también a sus legítimos herederos, siempre que dejasen las instrucciones y regimientos para el término de la empresa a los que a ella fueren.

Por último, se les hace la merced de poder presentar a exámenes de Piloto Real a la persona que ellos nombrasen, asignándoles un salario anual de veintitrés mil maravedís, y otros tres mil mensuales, ade-

más de aquéllos, durante el tiempo que estuvieren embarcados.

Es de suponer que tales cóngruas fueron motivadas por petición de los usufructuarios de ellas. Pudo ser directa, sin necesidad de intermediarios, por la razón que Magallanes y Falero formaban parte del séquito real en su camino hacia Zaragoza.

II

Después de las Cortes de Valladolid, aquellas famosas Cortes donde hicieron oír su voz de queja el representante de Burgos, Zumel, y otros procuradores, Carlos I hizo pronto sus preparativos para marchar a Zaragoza, con el fin de celebrar Cortes y ser en ellas reconocido. El 15 de Mayo de 1519 realizó su entrada el Soberano en la metrópoli del Ebro. Como ya hemos dicho, iban con él Magallanes y Falero. En Zaragoza comenzaron descaradamente los manejos e intrigas del citado embajador de Portugal, para indisponer el ánimo del Rey contra el proyecto magallánico, e imposibilitar su realización. Entre otras cosas apeló al favor de Xevres, el *alter rex*, como se le llamaba, para conseguirlo. La intervención del obispo Fonseca y otros miembros autorizados del Consejo de Indias, fué decisivamente adversa a los propósitos de Alvaro da Costa.

El fracaso de las tentativas de Alvaro da Costa, se comunicó con toda rapidez a la Corte portuguesa. Hubo en ésta el consiguiente revuelo e inquietud. Ya que la habilidad diplomática no fructificó favorablemente, había que apelar a otros recursos. Unos, opinaban podría vencerse a Hernando de Magallanes y colega con pródidas mercedes; otros, consideraban perjudicial esta táctica; alguno, más expeditivo, defendió el atentado contra la vida de Magallanes, «porque era peligrosísimo para el reino lo que inten-

taba». Cundieron noticias de tales propósitos en Zaragoza. Públicamente se decía en la ciudad, que se pensaba o intentaba matar a Magallanes y a Falero; y «así, según Herrera, andaban entrambos a sombra de tejado, y cuando les tornaba la noche en casa del obispo de Burgos, enviaba sus criados que les acompañasen». El temor por la vida de los extranjeros, fundado o no, alcanzó también al Rey. Para zafarse de posibles complicaciones y disgustos, procura Carlos I despacharlos cuanto antes para Sevilla; no era necesario buscar pretexto a la impaciencia del Rey, pues en Sevilla había de aprestarse la Armada que Magallanes y Falero necesitaban para su viaje.

Antes de marchar a Andalucía tuvieron los dos portugueses nuevas pruebas de la munificencia de Carlos I. A ambos les cupo el alto honor de verse investidos, por las regias manos, del hábito de caballeros de la Orden de Santiago. Y de ver, por otro lado, confirmados los títulos de capitanes y las condiciones estipuladas en el Asiento que por las dos partes se había concertado en Valladolid, el 22 de Marzo.

III

Hasta ahora, según hemos visto, en las decisiones y acuerdos tomados por el Rey, con referencia a la futura expedición magallánica y los que habían de ser sus actores principales, nada influye el parecer de la Casa de Contratación de Sevilla, ya que no había sido consultada. Le bastaba al Rey don Carlos I la opinión del Consejo de Indias, y más principalmente la de su miembro más destacado, el obispo Fonseca. Esta conducta hirió el amor propio y la quebradiza susceptibilidad de los oficiales de la Casa de Contratación, y del rector de sus trabajos, desde que tal organismo había sido fundado por Isabel la Católica, el doctor Sancho Matienzo, canónigo de la Catedral de Sevilla, y después, primer abad de la isla de Jamaica.

Carlos I en sus tratos para la próxima expedición con Magallanes y Falero hizo caso omiso de los pilotos de la Casa de Sevilla; desatención bastante notoria, ya que la clave del proyectado viaje era el paso por un Estrecho, en cuya demanda había perecido el último Piloto Mayor de la Casa de Contratación. Verdad es que el primer contacto del nuevo Monarca con el prestigioso organismo citado, lo motivó la conducta de Juan de Aranda. No la más a propósito para hacerse una gran idea del organismo de que formaba parte. Al correr de los años, pudo convencerse el Rey de lo peligroso que es juzgar una entidad por el proceder de uno de sus miembros.

No sabemos en qué términos los oficiales de la Casa de Contratación, en nombre de los navegantes de la misma, se quejaron de la que estimaban injusta preterición. Conocemos sí, en cambio, la afectuosa y suave contestación que les dió el Rey, por carta fechada en 16 de Abril y desde Aranda de Duero. He aquí el extracto y algunas líneas de la misma:

Dejando a un lado la estimación de los servicios y experiencia de los de la Casa, alega humildemente el Rey como excusa de su conducta, compartida con Fonseca y otros individuos del Consejo de Indias, la escasez y premura de tiempo; les anuncia que Fonseca les dará cumplida noticia de todo, «y si vos pareciere deis parte de ello a Sebastián Caboto e Juan Vespuche y Andrés de San Martyn y los otros nuestros pilotos; como lo recibiereis vedlo todo e avisadme de lo que será menester proveer y de lo que a todos vos pareciere del dicho biaje». Más abajo se añade: «Porque como bereis por el dicho asiento que con los dichos portugueses mandé tomar, yo he de nombrar personas que vayan por tesorero, veedor y escribano de la armada que an de llevar, y demás de las dichas personas que an de yr con los dichos cargos, a perezido que conbenía que fuese un tercero con los dichos potrugueses..., yo vos mando que desde agora comenseys a pensar que personas habrá en esa casa para que vaya por tercero con los dichos portugueses, e asimismo las otras que an de ir por tesorero y veedor y escribano de la dicha armada, y lo más presto que se pueda me embiad vuestro parecer...»

¡Curioso espectáculo el de un Rey poderoso dando excusas de su conducta, y aprovechando todos los resquicios en lo hecho para satisfacer y dejar en honorable lugar a los individuos de un organismo que del Monarca en todo dependía!

La principal habilidad o talento del futuro em-

perador consistía en darse perfecta cuenta de la realidad; en atemperar sus decisiones y conducta a las exigencias del medio histórico. Y, según dijimos, éste no podía, a la sazón, ser en España más agrio y desagradable para el Rey don Carlos I. En tal situación, hubiera sido imprudencia para un Monarca tocado de extranjerismo; tildado de rodearse de un numeroso cortejo de señores flamencos, que para conservar su imperio sobre él se esforzaban en sustraerlo a la influencia de la nobleza y de los altos dignatarios de la Iglesia española; acusado de no conocer la lengua castellana y aconsejado de que la aprendiera, «a fin de que Vuestra Majestad comprenda mejor a sus súbditos y sea mejor comprendido por ellos»; en estas condiciones, volvemos a decir, hubiera sido temeraria imprudencia no extremar su amabilidad y cortesía con un brillante, popular y españolísimo organismo, que entre sus méritos y prestigios tenía el no pequeño de haber sido fundado por la gran Reina Isabel la Católica.

A buen seguro que en circunstancias más propicias para Carlos I, los oficiales de la Casa de Contratación se hubieran abstenido de manifestar su vidiosa suspicacia y amor propio.

La reclamación de la Casa de Sevilla, tuvo entre otros efectos el de que formaran parte de la Armada magallánica tres de sus más antiguos y entendidos pilotos: Andrés de San Martín, Juan Rodríguez Serrano y Juan Rodríguez Mafra.

IV

Radiantes de alegría regresaron a Sevilla Magallanes y Ruy Falero. La realización de su soñado proyecto se acercaba; volvían a la capital andaluza llenos de honores y con la estimación del Rey; de suplicantes se habían convertido en dispensadores de mercedes y favores. Sobre ésto, en el caso de Magallanes, hay que añadir la alegría de verse entre los suyos después de unos meses de ausencia.

No había tiempo que perder; al despedirlos en Zaragoza Carlos I, les había ordenado el pronto despacho de los preparativos necesarios para iniciar la expedición. Para ello contaron desde el primer momento con la ayuda diligente y entusiasta del doctor Matienzo, jefe y personalidad destacada de la Casa de Contratación. Satisfecho de la explicación del Rey y curada la herida de su orgulloso amor propio, lejos de mostrar algún recelo contra Magallanes, fué activo colaborador en el pronto despacho de la Armada. Los portugueses y el famoso canónigo sevillano estuvieron en continuo trato, estrechando muy pronto los lazos de íntimo afecto y amistad; tanto, que Magallanes le nombró su albacea en el testamento que hizo poco antes de partir para la expedición.

Deseaba el Rey ver concluído el apresto de la Armada para el 25 de Agosto del 1518. Su prisa e impaciencia, tenía como primera justificación el deseo

fervoroso de sentir concluídos los trabajos de zapa e intrigas de los comisionados portugueses, empeñados, de acuerdo con el Gobierno de su país, en reducir a la nada los proyectos de España. No obstante la actividad desplegada por unos y otros no hubo manera de satisfacer la natural ansia del Rey; tuvo que retrasarse la fecha de salida de la famosa expedición.

Un conflicto inesperado vino a entorpecer los preparativos de la Armada, y a punto estuvo de estropear toda la empresa. Es expresivo de la xenofobia entonces reinante en España, más que nada como reacción contra el vacío del espíritu de la Gran Reina en las grandes instituciones estatales. El 21 de Octubre convinieron los de la Casa de Contratación con Magallanes en que: «al otro día, viernes, se varase en tierra una de las naos que han de ir en la dicha Armada, y que el factor de la dicha nuestra casa llevase el pendón de nuestras Armas Reales a la dicha nao, para lo poner encima della, y el dicho capitán [Magallanes] las suyas, para las poner fuera, como dice que es uso y costumbre». Esto consta en una Real Cédula dirigida al Asistente de Sevilla, fechada en Zaragoza a 11 de Noviembre de 1518, y conservada en el Archivo de Indias.

Madrugó, y más de lo debido, Magallanes, y creyendo que el pendón real estaba izado, colocó el de sus armas en el palo correspondiente del navío en tierra. Por desgracia, presenció esta operación un tal Sebastián Rosero, alcalde del teniente del Almirante de Castilla. Tanto le sulfuró que Magallanes, sin tener en cuenta la ceremonia acostumbrada, izara su bandera antes de estar colocado el pabellón real, que a gritos descompuestos manifestó su indignación. Ante éstos, acude presuroso Magallanes a darle cumplidas explicaciones. No fueron aceptadas por el quisquilloso Sebastián Rosero; las palabras suben de tono

poco a poco; la conversación degenera en agria disputa; salen a relucir los aceros y se entabla la lucha. Juan Rodríguez Mafra, que acompañaba en aquellas tempranas horas a Magallanes, acude a separar a los contendientes, tratando de poner paz a sus manos; lo consigue, no sin participar de algunos golpes perdidos o errados de blanco. Los contendientes abandonan el campo de lucha en busca de valedores; Magallanes, va en demanda del doctor Sancho Matienzo; Rosero, acude al cabildo municipal de la ciudad y a su superior jerárquico el teniente almirante. Supo transmitir a éste toda la indignación de su ánimo; así, que apareció el teniente almirante, con buen número de gente armada, en el varadero, con la intención manifiesta de prender a Magallanes. La intervención oportuna de Matienzo evitó el golpe, pues «viendo... la sinrazón, que a mí y a los míos se quería hacer, echó mano del teniente del Almirante, requiriéndole de parte de V. A. que no hiciese cosa tan contra vuestro servicio». (V. carta de Magallanes a Carlos V. 24 de Octubre. Sevilla. Pub. en la «Colección» Navarrete.)

Ocurría ésto, como dice La Puente Olea, en tiempos de sorda irritación contra los codiciosos extranjeros que rodeaban al Príncipe. Esta circunstancia, dió mayor gravedad al inesperado conflicto. El doctor Matienzo había salvado a Magallanes de las garras de la justicia, pero él a punto estuvo de perderse entre las de la multitud levantisca que había presenciado los hechos referidos. Excitada en tales términos, que ni el prestigio del doctor en la ciudad, ni el del importante cargo que ejercía, ni sus años, ni su respetable carácter, ni la decisión en su favor de los que le acompañaban, bastaron para contener a la gente, viéndose el animoso anciano en grande riesgo de ser víctima de la turba. Según la carta arriba citada de Magallanes, los amotinados «echaron

mano del doctor y algunos con las espadas desnudas sobre su cabeza, le querían herir»...

El interés, tesón y valentía que puso Matienzo en la defensa de Magallanes y los suyos en aquel injustificado atropello, y la diligencia en enterar al Rey de lo sucedido, tuvieron como galardón una honrosísima carta del Monarca, fechada en Zaragoza el 11 de Noviembre de 1518, a la que pertenecen estas expresivas líneas: «...y vos agradezco y tengo en servicio lo que vos en ello hicisteis, y el cuidado que tuvisteis de me lo hazer saber, que es todo dicho con aquella voluntad, y afición, y fidelidad que siempre avéis tenido y tenéis a las cosas de mi servicio». Y al mismo tiempo que en estas líneas cristalizaba el agradecimiento de Carlos I hacia su buen servidor doctor Matienzo, encargaba al Asistente de Sevilla, Sancho Martínez de Leyva, abrir la información correspondiente, como base de un proceso, con objeto de hacer sentir el peso de la ley a los culpables de lo sucedido. Por último, a las quejas de Magallanes, contenidas en la carta dicha, y en la que se contaba también el incidente, responde así el Rey: «Por cierto que a mi me ha desplacido y he sido deservido de ello, porque os tengo por servidor y criado y como tal os tengo que mandar favorecer como vuestra voluntad para nuestro servicio merece; yo envío a mandar a Sancho Martínez Leyva, de esta ciudad, que haga información de lo que en ella pasó, y castigue los culpables, el cual lo hará como convenga, como más largo lo escribo al doctor Sancho, a quien me remito».—Zaragoza 11 de Noviembre de 1518.

El referido incidente, que pudo frustrar la empresa magallánica, no detuvo en nada el curso de los preparativos para el apresto de la Armada. Continuaron activamente. En la primavera del año 1519 estaban ya casi ultimados. Verdad es que para ello hubo que acudir a la colaboración económica de Cris-

tóbal de Haro. En estas circunstancias, para dar los postreros toques a la cosa, y sobre todo para resolver un serio asunto relacionado con Ruy Falero, fué Magallanes a Barcelona, donde con el mismo objeto que a Zaragoza había ido el Rey.

A pesar de sus repetidos fracasos no cesaban los emisarios del Gobierno portugués en su propósito de impedir la expedición. Su denodada tenacidad algo consiguió; si no anular a Magallanes, por lo menos enemistarlo con su socio Ruy Falero. Pudieron conseguir esto alentando el orgullo, vanidad y suspicacia del famoso astrónomo. Después de unos meses de íntima y cordial convivencia, vino el enfriamiento de relaciones; y los celos y desconfianzas mutuas, creciendo de día en día. Cuando era más necesaria la estrecha compenetración entre ambos, surge, separándolos, una abierta hostilidad. Las menores cosas eran motivo de acerbadas disputas. Los hechos más insignificantes objeto de las más torcidas interpretaciones. El dualismo en el mando era para Falero nuncio seguro de la jefatura única de Magallanes; cosa que el astrónomo, muy envanecido de su ciencia, no podía tolerar, ni siquiera la idea de que pudiera ocurrir. Magallanes comunicó al Rey, con todo detalle, el estado de sus relaciones con Ruy Falero. Carlos I, para evitar motivos de discordia, peligrosos al buen éxito del viaje, apeló a un remedio heroico: ordena, desde Barcelona, a 26 de Julio, que en atención a que Falero no se hallaba con entera salud, se quedase en Sevilla hasta otro viaje, y fuese en su lugar, como conjunta persona de Magallanes, Juan de Cartagena. Al mismo tiempo dispone que fuera de capitán de una de las naves el hijo de Ruy Falero, Francisco. Nos inclinamos a creer que la resolución del Monarca no fué insinuada por Magallanes.

La enfermedad de Ruy Falero fué el recurso para justificar ante el público su separación de la Armada.

Y base para los historiadores portugueses que hablan de la locura de Falero, como motivo de la resolución del Rey don Carlos. Lo mismo hizo el cronista Fernández de Oviedo, que dice: «Rui Falero, como era sutil y muy dado a sus estudios, por ellos (o porque Dios así lo permitiese) perdió el seso y estuvo muy loco y falto de razón y de salud, y el César lo mandó curar y tratar bien; pero no estuvo para proseguir en el viaje y así quedó sólo en la negociación el capitán Fernando de Magallanes».—(Historia general y natural de las Indias).

La locura de Falero fué inventada por sus compatriotas, como expediente cómodo para disimular la verdadera y más remota causa a que obedece su separación de la Armada. Fué patraña seguida ciegamente por otros autores, como el citado Fernández de Oviedo. Argumento de fuerza contra esta falsa especie, es lo dicho por Magallanes en el Requerimiento que hizo a los oficiales de la Casa de Contratación sobre algunas órdenes del Rey, referentes al personal de la Armada. Con relación a la baja de Ruy Falero, manifiesta Magallanes que le parece bien, siempre que entregue a los oficiales de la Casa y a él «da altura de la longitud de Este a Oeste, con todos los regimientos que cumplen a ella... e que no dando la dicha altura... que no consiente en su quedada». ¿Cabe decir esto en el supuesto que Ruy Falero hubiera perdido el juicio?

Consta que Ruy Falero volvió a Portugal, a unirse con su familia; aquí, fué detenido y apresado. Nunca un loco sufrió este trato. Desde la cárcel escribió una carta, en latín, al cardenal Adriano, el antiguo perceptor de Carlos I, suplicándole intercediera en pro de su libertad. Conseguida, volvió a Sevilla desde donde dirige varias peticiones o memoriales al Emperador, cuyos originales existen en el Archivo General de Indias. Por estos documentos sábese que

Ruy Falero se encontraba en la capital andaluza por el año 1523, donde se cree falleció poco tiempo después.

* * *

Poco a poco iban vencándose las dificultades y contratiempos, y se acercaba el solemne momento de la partida de la famosa Armada. La importante misión confiada a Magallanes, requería se hiciera con él lo que con otros extranjeros puestos al servicio de España; lo que se hizo, por ejemplo, con el italiano Américo Vespucio: concederle carta de naturaleza en nuestro país. Un obstáculo se presentaba ahora para esto: la promesa hecha por el Rey en las Cortes de Valladolid, del año 1518, de no conceder cartas de naturaleza a extranjeros. Carlos I no podía desdeirse de su promesa; ya pues que a Magallanes no había modo legal de hacerlo español, de españolizarlo, cabía, al menos, asegurar su fidelidad a España con un juramento solemne y espectacular: a este efecto se organiza el acto de la jura de las banderas.

Tuvo lugar la ceremonia en la iglesia de Santa María de la Victoria, sita en el sevillano barrio de Triana y próxima a la actual iglesia de Nuestra Señora de los Remedios. Las banderas destinadas a las cinco naves, muy numerosas, estaban muchas de ellas pintadas sobre telas de lienzo o seda, y varias por el famoso pintor sevillano Francisco Villegas. El Asistente de la ciudad, Sancho Martínez de Leyva, con buen cortejo de acompañantes, y a presencia de los jefes de la Casa de Contratación, de los pilotos y navegantes de la misma, y de los capitanes y pilotos que debían de partir en la Armada, entregó a Magallanes la enseña, destinada a dar la primera vuelta al mundo, luego de recibir del ilustre navegante público y solemne juramento de guardarle la debida fidelidad. Investido ya de todo poder y confianza, Magallanes tomó, emo-

cionado, el juramento de obediencia a toda la tripulación de la Armada. Toda ella, al frente de su jefe y capitán y seguida de numeroso público, que aplaudía con entusiasmo, salió del templo, llevando hasta las próximas naos las banderas de la expedición.

La brillante ceremonia debió de tener lugar en el mes de Agosto, estando la Armada anclada en el puerto llamado de las Mulas, próximo a Triana.

V

Como estaba estipulado, componíase la Armada de cinco unidades, cuyos nombres y capacidad eran los siguientes: «Trinidad», de 110 toneles; «San Antonio», de 120 toneles; «Concepción», de 90 toneles; «Victoria», de 85 toneles, y «Santiago», de 75 toneles. Por su menor capacidad y ligereza iba dedicada esta última nave a servicios de exploración. En uno de ellos, según veremos más adelante, se fué a pique.

Como dice Navarrete, en su Colección citada, «no se debe de confundir la medida de capacidad en toneles con la de toneladas: los vizcaínos se daban a entender antiguamente por toneles, y los sevillanos de la carrera de Indias por toneladas, cuyas medidas estaban en la relación de cinco a seis, de modo que diez toneles hacían doce toneladas».

Por orden del Rey fueron compradas dichas naves por el Factor de la Casa de Contratación, de nombre ya conocido por el lector. Procedían de los astilleros del Norte de España, y más determinadamente, de los de Vizcaya y Guipúzcoa, famosos en aquellos tiempos en el arte de construir embarcaciones de todas clases. Todas tenían un porte común, con sendos castillos a proa y popa. En Sevilla se las carenó, y fueron aparejadas de velamen adecuado, anclas, cables, artillería, armas y municiones. Fueron provistas también, en la misma ciudad, de buenos instrumentos de marear; de mercancías, para el rescate de otras

más valiosas; y de vituallas de boca suficientes para 750 días. La tripulación se componía de 265 individuos. El costo total del apresto de la Armada ascendió a 8.334.335 maravedís; de cuya cantidad sufragó el Rey cerca de seis millones y medio; el resto, Cristóbal de Haro, que lo satisfizo a cuenta de las ventajas otorgadas por Carlos I.

Los capitales y mandos respectivos fueron: Fernando de Magallanes que, además del mando supremo de la flota, pilotaba la nave «Trinidad», no la mayor pero sí la más vistosa y de más elevados castillos de proa y popa, y de más historiados mascarones; Juan de Cartagena, nombrado por Real Cédula de 30 de Marzo de 1519, mandaba «San Antonio», la nao de mayor tonelaje; Gaspar de Quesada, nombrado por Real Cédula del 6 de Abril de 1519, la «Concepción»; Luis de Mendoza, la «Victoria», y Juan Rodríguez Serrano, la «Santiago».

Ayudaban a los capitanes dichos en el mando técnico de las carabelas: un piloto, un maestre y un contra maestre. Los servicios de guerra, maniobras de navegación y otros, estaban atendidos por un número variable de marineros, bombarderos, pajes, grumetes y técnicos de diversos oficios.

La asistencia espiritual corría a cargo de dos capellanes: Pedro de Valderrama, que iba en la nao «Capitana», nombre común de la nao que pilotaba el jefe supremo de la Armada; y Bernardo Calmeta, que iba en la «San Antonio».

Juan de Morales, a bordo de la nao pilotada por Magallanes.

En calidad de adjuntos, si bien cobrando sueldo, iban varios sobresalientes, como el caballero Antonio Pigafetta, que en la lista de la tripulación de la «Capitana» figura con el nombre de Antonio Lombardo.

Para atender a los intereses de la Corona, y a la veracidad de informes, que podían ser necesarios, se

nombran varios cargos, al tenor de la capitulación mencionada: un veedor, un tesorero, un contador y varios escribanos.

Por veedor general de la Armada fué elegido Juan Cartagena, capitán de la nao «San Antonio»; se le asignaba un sueldo anual de setenta mil maravedís. Era misión especial del veedor «presenciar los rescates y presas que por la Armada fuesen hechas, tanto en la mar como en tierra... y que antes de partir la Armada tome cuenta de todo lo que en ella fuere»...

El tesorero de la Armada se instituía «para que tomase y recibiese todo lo perteneciente a Sus Altezas, ya de rescate ya de otras cosas, tanto en la mar como en tierra». Recayó este cargo en Luis de Mendoza, capitán de la nave «Victoria». Tenía como asignación anual sesenta mil maravedís.

El contador de la Armada, encargado de llevar razón y cuenta debida de lo correspondiente al Rey en los rescates y presas que se hicieran, fué Antonio de Coca. Nombrado por Real Cédula de 30 de Abril de 1519, y con un sueldo anual de cincuenta mil maravedís. Este sueldo, como los demás indicados, devengaba desde el día que partiese la Armada hasta el de su regreso a España.

Además, cada nave llevaba su correspondiente escribano, o notario, encargado de dar fe de todos los documentos públicos o privados que se redactaran a petición de parte. Como recayeron en personas que ejercían este cargo en España su nombramiento no provocó publicación de Reales Cédulas. Cobraban sus derechos conforme arancel, más un pequeño sueldo por ir embarcados. León de Ezpeleta era el escribano de la «Trinidad»; Jerónimo Guerra, de la «San Antonio»; Sancho de Heredia, de la «Concepción»; Martín Méndez, de la «Victoria», y Antonio de Costa, de la «Santiago».

Juan de Cartagena, capitán de la nao «San Anto-

nio» y veedor general de la Armada, tenía cierta preeminencia entre los mandos de la escuadra. Cuando los nombres de Magallanes y Falero aparecían unidos, en las disposiciones reales, en cargos, preeminencias y mercedes, se había nombrado a Juan de Cartagena por tercero de los portugueses, esto es, como representante de España en el mando total de la escuadra, aunque así no se dijera taxativamente. Al ser Ruy Falero separado de la Armada, Juan de Cartagena fué nombrado como conjunta persona de Magallanes. Tal calidad no tenía otro alcance que el indicado, como testigo de España en la actuación del jefe supremo de la Armada, como disimulado fiscalizador de la conducta de éste. Sin duda Cartagena, después de la exclusión de Ruy Falero, entendió que le sustituía plenamente, como si él fuera uno de los miembros de la Capitulación y Asiento. Magallanes, en el curso del viaje, se dió cuenta muy pronto de la pretensión y postura adoptada por Cartagena, y no oculta su molestia ante la sola suposición de tener que compartir el mando. Cartagena, encastillado en su idea, no podía consentir de buen grado a que de él prescindiera Magallanes. En esta situación de ánimos no puede extrañarnos lo que ocurrió en la flota, como veremos más adelante.

* * *

Dice Pigafetta, en las primeras líneas de su Diario, que Magallanes, antes de partir, «redactó algunos reglamentos, tanto para las señales como para la disciplina», encaminadas aquéllas para que la Escuadra navegara siempre en junto, o en conserva, como se decía entonces. No tuvo necesidad de hacer tal cosa; todo estaba ya admirablemente previsto, con el más minucioso detalle, en la «Instrucción» que dió el Rey, para el viaje al descubrimiento de las islas de Mo-

luco, con fecha 8 de Mayo de 1519. Los reglamentos a que se refiere el autor italiano no son, pues, otra cosa que fragmentos de la «Instrucción» antedicha. Se refieren al servicio de guardia nocturna, y al deseo de mantener la coordinación entre las unidades de la escuadra. A los efectos de lo primero, la tripulación de cada nave se dividía en tres partes; en la primera parte de la noche hacían guardia la primera parte de la tripulación, al mando del capitán; en la segunda, la segunda parte de la tripulación, al mando del piloto; y en la tercera, la correspondiente parte de la tripulación, al mando del contra maestre. A los efectos de lo segundo, la nao capitana debía preceder a las otras, y llevar encendido durante la noche el farol de popa, para que no se perdiera de vista a las demás. Si, aparte del farol, encendía el estrenque, maroma gruesa hecha de esparto, los otros barcos debían hacer otro tanto, como prueba de que le seguían. Dos fuegos, sin el farol, de la nao capitana era señal de cambio de dirección. Tres, de quitar la boneta, o pedazo de vela que se añade por la parte inferior a la vela mayor. Cuatro, indicaban necesidad de arriar o bajar las velas cuando estaban desplegadas; y viciversa cuando estaban recogidas. Muchos fuegos o algunos bombardazos, advertían la proximidad a tierra, o de navegar con precaución a causa de elevados fondos.

CAPITULO IV

EL 10 de Agosto del año 1519, una descarga de artillería anunció a los sevillanos el momento solemne de la salida de la brillante Armada.

Con tiempo bonancible deslizóse suavemente por las aguas del río Guadalquivir. Muchos vecinos de los sonrientes pueblos de San Juan de Alfarache, Gelves, Coria del Río y La Puebla, presenciaron emocionados el paso de la escuadra magallánica. Después, le rodea la soledad, precursora de otras más largas, en el mundo de las marismas béticas. Bonanza, puerto de Sanlúcar de Barrameda, aparece luego a su vista. Fondea la flota frente al castillo del duque de Medina Sidonia, y allí se detienen las naves hasta el 20 de Septiembre. En este lugar existía una dependencia de la Casa de Contratación de Sevilla.

* * *

Desconocemos la causa de esta detención. La Puente y Olea alude a nuevas y vehementes gestiones del Gobierno de Portugal, nunca resignado a la empresa española; Pigafetta, a la necesidad de ultimar los preparativos y de acabar el aprovisionamiento de la escuadra. Lo cierto es, que en este intervalo de tiempo hizo Magallanes una o dos excursiones a Sevilla, donde quedaba su familia; de su ida a la capital andaluza dan testimonio dos documentos públicos, otor-

gados por dicho navegante el 21 de Agosto de 1519. Otros capitanes también aprovecharon la estada en Bonanza para volver a Sevilla, como si presintieran que aquélla iba a ser su última visita a la bella ciudad. Todas las mañanas la tripulación saltaba a tierra para oír misa en la iglesia de Nuestra Señora de Barrameda.

Uno de los documentos firmados por Magallanes fué el de su última voluntad. Merece la pena de conocer algunas de sus cláusulas. Manda que del quinto que, por la contrata hecha con el Emperador, le corresponde del provecho de la expedición al Maluco, se deduzca una décima. Que de esta décima se hagan tres particiones; una, para el convento de mínimos de la Victoria de Triana, donde había de enterrársele en el caso de morir en Sevilla; y que las otras dos terceras partes se repartan con igualdad entre el monasterio de Montserrat, de Barcelona, y los conventos de San Francisco, de Aranda de Duero (Burgos), y Santo Domingo de las Dueñas, de Oporto. Que del caudal que tiene en la Armada y de la hacienda de su pertenencia en Sevilla, se aplique el quinto en sufragio de su alma y en lo que parezca a sus testamentarios. Que la gobernación y adelantamiento que Sus Altezas le han concedido, por vía de mayorazgo, de las tierras que descubriere, recaiga después de sus días, por orden de sucesión regular, en varones y hembras, por este orden: primero, en Rodrigo, hijo primogénito del testador; segundo, en el hijo o hijos que sucedieran al primogénito; tercero, a falta de éstos y de sus líneas, en su hermano Diego de Sosa, empleado en servicio del Rey de Portugal; y cuarto, en su hermana Isabel de Magallanes. Pasando a la línea transversal el mayorazgo, si vive aún su mujer, que asista a ésta anualmente el poseedor del mismo con la cuarta parte del todo, y más doscientos ducados. Impone a todos sus sucesores en el mayorazgo,

como indispensable condición para disfrutarlo, la de apellidarse Magallanes, usar las armas y blasones de los Magallanes, y residir y casarse en Castilla.

Manda también, que de los 50.000 maravedís de pensión obtenida por su vida y la de su mujer sobre la Casa de Contratación de Sevilla, asista su esposa a la referida hermana Isabel con cinco mil cada año. Del resto de sus bienes libres instituye herederos a su hijo nacido y los que nacieren. Les nombra por curador, hasta que cumplieran la edad de dieciocho años, a su suegro, el comendador Diego Barbosa. Mientras dura la minoridad se había de dar a doña Beatriz la cuarta parte del producto del mayorazgo, otra cuarta parte a don Diego de Barbosa, y con las dos restantes sustentar a los menores y cubrir las cargas de administración y gobierno del mayorazgo. Nombra testamentarios a Diego Barbosa y al doctor Sancho Matienzo, canónigo de Sevilla.

Magallanes murió en Filipinas en el año 1521; en el mismo año, y Sevilla, fallece su pequeño y único hijo; en 1522, su suegro. Los hijos de éste, Jaime Barbosa y hermanos demandaron, considerándose los herederos más inmediatos, las mercedes que les correspondían en cumplimiento de la capitulación o asiento del 22 de Marzo de 1518; y hacen valer su derecho sobre diversos géneros, hacienda, y sueldos de Magallanes que aún no se habían cobrado; así como sobre los devengados por sus primos Duarte de Barbosa, Juan de Silva y Martín de Magallanes que fueron en la Armada, y sobre los de Enrique y Jorge, esclavos que el ilustre portugués llevó por lenguas o intérpretes. Hubo pleito sobre estas pretensiones, principalmente con referencia a la primera. La sentencia definitiva, fechada en 17 de Abril de 1525, declaró que siguiesen dichas mercedes en posesión de los verdaderos herederos. Apoyado en esto, y con presentación de otros documentos ante el Consejo Real, pre-

tendía años después Lorenzo de Magallanes, vecino de Jerez de la Frontera, y nieto de un primo hermano de Fernando de Magallanes, se le declarase heredero como pariente más cercano del ilustre descubridor. En el año 1567 seguía este pleito en pie, litigando Lorenzo como pobre por carecer, realmente, de bienes.

* * *

El segundo documento aludido en líneas anteriores es un Memorial al Emperador, suplicándole que los 125.000 maravedís de que le había hecho merced con el hábito de Santiago, les transfiriera al convento de la Victoria, de Triana, «donde vuestra magestad me mandó entregar su bandera, e por ser probes los frailes dél, ruegen a Dios nuestro Señor me dé victoria en este viage que agora voy..., con cargo de ciertas misas que han de decir por mi devoción, como se contiene en la donación que dellos les fice por ante Pedro Farfan, escribano público de Sevilla, en quince días de Junio deste año en que estamos». (V. Colección de Viajes de Navarrete.)

Más importante que este documento, expresivo del fervor religioso de Magallanes, y de cariño a los franciscanos de Triana a los que, como hemos visto, tampoco olvida en su testamento, es el Memorial que redactó, pocos días después, en el mes de Septiembre, y antes de la arrancada definitiva de la escuadra. No sé si responde al nacimiento de nuevas dudas en la mente del Emperador y llegadas al conocimiento de Magallanes, o si surge de un modo espontáneo como resumen de múltiples conversaciones que sobre el asunto de su empresa había tenido con Carlos I. También pudo hacerlo, con vista a la publicidad, como razonado mentís a las especies divulgadas por los tenaces y frustrados obstaculizadores de la empresa magallánica.

Sea lo que quiera de tales hipótesis, en este Memorial, dirigido a Carlos I, indicaba la situación y altura de las islas de las Especias; los mismos datos, referidos a las costas y cabos principales comprendidos en la demarcación de la Corona de Castilla; y la distancia del cabo de Buena Esperanza a Malaca, y de aquí a las Molucas o islas de la Especiería. Y hacía todo esto «porque podría ser que el Rey de Portugal quisiese en algún tiempo decir que las islas de Maluco están dentro de su demarcación, y podría mandar enviar las derrotas de las costas y acortar los golfos de la mar»... Como vemos, Magallanes ponía en guardia a su Rey ante la posible argucia de los portugueses de falsear datos cartográficos.

Terminaba el Memorial con estas palabras: «Y esta memoria que a V. A. doy, mande muy bien guardar, que ya podrá venir tiempo que sea necesaria, y excusará diferencias; y esto digo con sana conciencia, no teniendo respeto a otra cosa sino a decir verdad». (V. Navarrete.)

El tiempo demostró cuán poco errado estuvo Magallanes en su sospecha. La cuestión de las islas del Maluco provocó muchas y duraderas diferencias entre españoles y portugueses, no zanjadas definitivamente hasta el Tratado de Zaragoza del año 1529. Más adelante insistiremos en este importante asunto.

II

El 20 de Septiembre de 1519 leva anclas la Armada magallánica, y abandona de un modo definitivo las aguas guadalquivieñas. Antes de partir ordenó el capitán que toda la tripulación confesara, e hizo seria inspección en todas las naves para asegurarse de que no se escondía en ellas ninguna mujer.

Con viento apacible y mar bella, a los seis días de navegación, llegan a la isla de Tenerife, una de las Canarias occidentales. Tres días emplean en cargar carbón y agua. Y después, pasan dos en el puerto de Monterroso, según el cronista Herrera aguardando una pequeña carabela que traía pez para la Armada. El primero de Octubre fué aprehendido en la isla de Tenerife el maestre Pedro, sin que haya noticia alguna de su clase ni de su patria. Fué uno de los que volvió en la nao «Victoria» y de los que quedaron presos en una isla de las del cabo Verde. En Tenerife comienza ya la labor informativa de Pigafetta; le dicen que en la isla no llueve nunca, y que no hay ninguna fuente ni río; pero que crece un gran árbol cuyas hojas destilan continuamente gotas de excelente agua, que se recoge en una fosa cavada a su pie, y allí van los insulares a cogerla, y los animales, tanto domésticos como salvajes, a abrevarla. El árbol está siempre envuelto en espesa niebla, de la que sin duda absorben el agua las hojas. Esta vieja patraña recuerda las islas Pluviala y la Ombrión, citadas por

Plinio y colocadas por los eruditos entre las Canarias. Dice Plinio que en la primera sólo se bebe agua de lluvia, y que en la segunda no llueve nunca; pero que los habitantes recogen el agua que destilan las ramas de un árbol.

Reemprendida la marcha de la escuadra, sigue un rumbo paralelo a la costa africana, pasando entre cabo Verde e islas del mismo nombre; y así, hasta la montaña de Sierra Leona. Aquí, se separan del litoral africano, y después de salvar la Línea, el ecuador, enfilan hacia el Brasil o Tierra del Verzino, como la llama el italiano en su Diario.

El tiempo y régimen de vientos en esta primera etapa del viaje de Magallanes, fué inconstante y variable; con calmas chichas y lluvias al atravesar la Línea; con días serenos o con ráfagas impetuosas y hasta tempestades a lo largo de la costa africana. Sin embargo, los navegantes aún en los peores momentos nada tuvieron que temer, ni fué preciso apelar a violentas maniobras. Todos pudieron darse cuenta de la rica fauna de las aguas africo-occidentales; a quien conozca las condiciones favorables para la vida animal de esta zona, no ha de extrañarle que Pigafetta viera «pescados apiñados en tan gran cantidad que parecían formar un banco en el mar».

«Durante los días serenos y calmosos unos peces grandes a los que llaman tiburones (perros marinos) nadaban cerca de nuestro navío. Estos peces tienen varias hileras de dientes terribles, y si, por desgracia, encuentran un hombre en el mar, le devoran en el acto. Pescamos muchos con anzuelos de hierro; pero los grandes no son del todo comestibles, y los pequeños no valen gran cosa».

Durante las tempestades vieron con frecuencia, en las puntas de los mástiles, lo que llamamos fuegos fátuos, y entonces se llamaban «Cuerpo Santo o de San Telmo», por considerarles como un signo de la

protección del cielo, ya que su desaparición era nuncio de quietud atmosférica. «Una noche muy obscura se nos apareció como una hermosa antorcha en la punta del palo mayor, en donde flameó por espacio de dos horas, lo que fué un gran consuelo en medio de la tempestad. Al desaparecer, proyectó una lumbrarada tan grande, que nos dejó, por decirlo así, cegados. Nos creímos perdidos; pero el viento cesó en aquel instante». Mucho admiraban a Pigafetta estos fuegos, de los que habla con frecuencia; para él, eran un fenómeno misterioso, hoy explicable perfectamente por causa de la electricidad del aire.

En esta primera parte del viaje aparecen ya negros nubarrones, y no atmosféricos, preludio de trágica tempestad. Nos referimos a las relaciones de Magallanes con otros capitanes de su flota.

En el capítulo tercero de la Instrucción que dió el Rey, para el viaje al descubrimiento de las islas de Maluco, se había ordenado a Magallanes entregar a los capitanes, pilotos y maestros de las otras naves las Cartas de que era portador, con la ruta a seguir. «Y primero que salgáis del río de la dicha cibdad de Sevilla, o después de salidos dél, llamaréis los Capitanes, Pilotos e Maestros, e darles heis las cartas que tenéis hechas para hacer el dicho viaje, e mostrarles la primera tierra que esperáis ir a demanda».

Un poco remiso estuvo Magallanes en el cumplimiento de esta cláusula. Hacía días que la flota había abandonado las aguas del Guadalquivir, y, sin embargo, aquella cláusula no se cumplía. Por eso, a la altura de las Canarias, Juan de Cartagena, con los demás oficiales o en nombre de ellos, hubo de recordarle la olvidada obligación. La advertencia no cuadró bien al jefe supremo de la Escuadra. La hostilidad, iniciada así, entre Magallanes y Cartagena fué

acentuándose poco a poco. De nuevo, a los pocos días, produce generales rumores de desaprobación la conducta de Magallanes, que sin consultar a nadie altera en algo la ruta convenida. A una desatención, otra. Contesta Juan de Cartagena a la de Magallanes con manifiesto desacato a las ordenanzas, y olvido a la disciplina que a todos obligaba. Entre otras cosas, se prescinde en su nao de las reglamentarias salvas o saludo a la nave «Capitana», en determinadas ocasiones. Sucedió la manifiesta indisciplina de Cartagena cuando la flota navegaba por la costa de Guinea; nombre que se aplicaba entonces no al litoral africano así denominado ahora, sino al noroccidental de Africa. Magallanes, aprovechando un día de calma, reunió en su nave a los capitanes y pilotos de las otras. A todos y en términos de máxima energía les recordó su obligación; a Juan de Cartagena lo llena de impropiedades, a los que éste contesta, apoyado por otros, exaltadísimo. La Junta convirtiéndose en violenta disputa y terminó con el apresamiento de Juan de Cartagena. Quizá Magallanes no esperaba este resultado, impuesto por la fuerza de las circunstancias; que en tales, no es posible sujetar las lenguas ni el gesto.

Accediendo a los ruegos de los demás, entregó Magallanes al desmandado veedor, en calidad de prisionero, al tesorero general de la Armada y capitán de la nao «Victoria» Luis de Mendoza, «tomándole pleito homenaje de se lo volver cada y cuando que él lo pidiese preso». A Juan de Cartagena sustituyó en el mando de la nao «San Antonio» Antonio de Coca, el contador de la Armada.

III

Dos meses después de abandonar Canarias, dieron vista a la costa atlántica de América del Sur, a la que llamaban los españoles Tierra del Cabo de San Agustín, y a unas veintisiete leguas al Sur del citado accidente geográfico. Precisamente a partir de aquel momento y día (29 de Noviembre), comienzan las anotaciones del contraamaestre de la nao «Trinidad», Francisco Albo. Su Diario o Derrotero no es descriptivo ni tan valioso como el de Pigafetta, aunque en ocasiones lo completa con determinaciones más exactas. Es la obra de un técnico en el arte de navegar; parquísimo en palabras. En lo que se refiere a determinaciones de fechas, distancias y rumbos es más puntual y completo que el Diario italiano. Prescinde por completo de las incidencias y dramatismos del viaje; hasta tal punto lleva este silencio, que ni menciona la muerte de Magallanes.

Bordeando la costa de América del Sur, o mejor, la del Brasil, dieron vista al cabo de Santo Tomé, situado a 22° de latitud meridional. Después de doblar el cabo Frío, entraron en una amplia, bella y abrigada bahía, el día 13 de Diciembre. Con el santoral en la mano, según costumbre y práctica de los viajeros descubridores de aquellos siglos, la bautizaron con el nombre de Santa Lucía. Al tratar de localizar el citado accidente costero son de tanto valor los datos proporcionados por Albo como los conteni-

dos en el Diario de Pigaffetta. El dato de situación de éste se completa con los topográficos de aquél. «Estaba—dice Pigafetta—entonces a mediodía el sol en nuestro cénit y sufrimos con el calor mucho más que al pasar la línea»; si a esto se añaden los apuntes de Albo, no cabe la menor duda para su identificación; la bahía de Santa Lucía no puede ser otra que la de Río Janeiro. Magallanes rebautizó un accidente costero que Américo Vespucio había ya descubierto, en su segundo viaje, el 1.º de Enero.

Por fortuna para los expedicionarios se encontraron con unos indígenas de buena condición, y respetuosos y crédulos en grado sumo. Mucho contribuyó a aumentar la veneración y respeto que mostraban hacia los europeos, la circunstancia de que su aparición coincidió con lluvia abundante, esperada con gran anhelo después de dos meses de sequía. La aparición de los expedicionarios consideráronla como anuncio de la ofrenda divina de beneficiosa lluvia. «Cuando desembarcamos para decir misa en tierra, asistieron en silencio y con aire de recogimiento, y viendo que botábamos al mar nuestras chalupas, que estaban amarradas al costado del navío, o que le seguían, se imaginaron que eran los hijos del buque y que éste les alimentaba».

Con facilidad se aprovisionaron los barcos de gallinas; de batatas; de «una especie de fruto parecido a la piña del pino, pero que es dulce en extremo y de un gusto exquisito» (piña de América); de cañas dulces; y de carne de anta o de cerdos grandes, «que nos parecieron tener el ombligo sobre la espalda». Todo esto y otras cosas, las obtenían por chucherías y utensilios de escaso valor; «por un anzuelo o un cuchillo nos dieron cinco o seis gallinas; por un peine, dos gansos; por un espejito o un par de tijeras, el pescado suficiente para comer diez personas; por un cascabel o por una cinta, los indígenas nos traían un

cesto de patatas, nombre que dan a los tubérculos que tienen poco más o menos la figura de nuestros nabos, y cuyo sabor es parecido al de las castañas. Cambiamos asimismo a buen precio las figuras de los naipes: por un rey de oros me dieron seis gallinas, y aun se imaginaban haber hecho un magnífico negocio». Por apetencia de tales naderías subían a bordo muchas doncellas a ofrecerse a los marineros. Conociendo las aficiones de estos pueblos primitivos, merced a la experiencia de pasados viajes, los organizadores del de Magallanes no se olvidaron, en el depósito de mercancías para rescate o cambios, de incluir buen número de anzuelos (10.000), cascabeles (20.000, de tres clases) y espejos (1.000 chicos y 100 mayores). Con una pequeña cantidad de estos tres artículos rescataron en la bahía de Santa Lucía provisión abundante de alimentos.

En relación a la antropofagia de estos pueblos, pone Pigafetta en su Diario estas palabras, oídas al piloto Juan Carvallo, que había pasado cuatro años en el Brasil: «Comen algunas veces carne humana, pero sólo la de sus enemigos. No es por apetito ni por gusto por lo que la comen, sino por una costumbre que, según nos dijeron, empezó entre ellos de la manera siguiente: Una vieja no tenía más que un hijo, que fué muerto por los enemigos; algún tiempo después el matador de su hijo fué hecho prisionero y conducido a su presencia; para vengarse, la madre se arrojó como una fiera sobre él, y a bocados le destruyó la espalda; tuvo el prisionero la doble suerte de escapar de manos de la vieja y evadirse y de volver entre los suyos, a los cuales mostró las huellas de las dentelladas en su espalda, y les hizo creer (tal vez lo creyó él también) que los enemigos habían querido devorarlo vivo. Para no ser menos feroces que los otros, se determinaron a comerse de verdad a los enemigos que aprisionaban en los combates, y los

otros hicieron otro tanto; sin embargo, no se los comen en el campo de batalla, ni vivos, sino que les despedazan y los reparten entre los vencedores; cada uno se lleva la parte que le corresponde, la seca al humo, y cada ocho días se come un pedazo asado».

Trece días dura la estada de la flota magallánica en la bahía de Santa Lucía, siendo esta la primera escala que hizo en tierras ultramarítimas. Tiempo en que la tripulación de la Armada magallánica pudo descansar de la travesía atlántica; gozar del admirable espectáculo de la bahía y sus alrededores; disfrutar con la candidez e infantilismo de los naturales del país; y satisfacer en abundancia, sin racionamientos, siempre molestos, su apetito con alimentos frescos y exquisitos. Tuvo, sin embargo, este halagüeño vivir su correspondiente reverso. El calor excesivo, superior al ecuatorial, como dice Pigafetta, les hizo pasar muy malos ratos. Por otra parte, tuvieron ocasión de sentir la dura mano del jefe supremo de la Armada, que dió ejemplo de su rápida y expeditiva justicia, con la consiguiente baja en la tripulación. Un individuo de la nao «Victoria» fué sentenciado y ajusticiado por pecado contra natura. Triste detalle que omite el Diario pero que está confirmado plenamente por la «Relación de todas las personas que fallecieron en la expedición de Magallanes», interesante documento publicado por Pastells, S. J., así como por la carta de Juan López de Recalde al obispo Fonseca, publicada por Navarrete en su «Colección». Fué la primera baja en la flota de Magallanes. El ajusticiado se llamaba Antón Salomón.

IV

Aprovechando vientos propicios, el día 27 de Diciembre reanudan su marcha; siempre con rumbo paralelo y a la vista del litoral americano. El día 6 de Enero de 1520, festividad de la Epifanía, fué descubierto por los navegantes un redondeado entrante de la costa, enfrentado a siete islillas. Fué bautizado, en razón del día, con el nombre de bahía de los Reyes. Después de doblar el cabo de Santa María (Enero 1521), y de dar vista a una montaña «hecha como un sombrero, al cual le pusimos nombre Monte Vidi, corrutamente llaman ahora Santo Vidio» (Montevideo), son palabras del Diario o Derrotero de Francisco Albo, encuentran un gran río de agua dulce, que no era otro que el de la Plata, o río Solís, como entonces se le llamaba. «Antes se creía que no era un río, sino un canal por el cual se pasaba al mar del Sur; pero pronto se supo que no era más que un río que tiene diecisiete leguas de ancho en su desembocadura. Aquí es donde Juan de Solís, que, como nosotros, iba al descubrimiento de tierras nuevas, fué comido por los caníbales, de los cuales se había fiado demasiado, con sesenta hombres de su tripulación».

La escuadra de Magallanes, deseosa de continuar la temeraria labor de Solís, quiso explorar en todos los sentidos el gigante estuario del Plata. La nave «Santiago», que era la de arboladura más sencilla, la más ligera o menos pesada, pilotada por Juan Rodríguez Serrano, recibió el encargo de remontar el

río; avanzó, aguas arriba, hasta veinticinco leguas. Ante dificultades que desconocemos retrocedió a su base. Paralelamente Magallanes con la «Capitana» y las otras naves explora y recorre en sentidos diversos la embocadura del estuario, a la que da la longitud ya citada. Durante estos trabajos de exploración, en los que se invierte buena parte del mes de Enero, hubo que reparar fondos de la nave «San Antonio»; y al bogar sobre suelos marinos superficiales se puso en peligro la nao «Victoria».

Fué imposible, en los escasos y cortos desembarcos que se hicieron—¡el recuerdo de la desgracia de Solís estaba muy presente!—, establecer relación amistosa con los caníbales de esta zona, que, si no atacantes, estaban huidizos. Con relación a esto cuenta Pigafetta: «Uno de ellos, de figura gigantesca y cuya voz parecía la de un toro, se aproximó a nuestro navío para dar ánimos a sus camaradas que, temiendo que les queríamos hacer mal, se alejaban del río y se retiraban con sus efectos al interior del país. Por no perder la ocasión de hablarles y de verles de cerca, saltamos a tierra cien hombres y les perseguimos para capturar algunos; pero daban tan enormes zancadas, que ni corriendo ni aun saltando pudimos llegar a alcanzarlos».

* * *

En el estuario del Plata terminaban los conocimientos seguros de nuestros navegantes. Más allá un misterioso mundo, acuático y terrestre, se abría ante la escuadra magallánica. Los efectos de aquél los notaron en impetuosas corrientes marinas de sentido contrario a la marcha de la Armada, que eran las derivas del océano Austral; los de éste, en novedades etnográficas y de fauna que no pasaron desapercibidas a los abiertos ojos de aquellos tripulantes, y que vemos cristalizadas en expresivas líneas del Diario italiano.

Con perezosa marcha avanzaba la Escuadra, bajo un cielo brumoso y plomizo, hacia latitudes antárticas. Así, el 24 de Febrero, festividad del apóstol Matías, entran en una abierta y profunda bahía, que denominan según acostumbrado procedimiento. En relación con la derrota de Magallanes y toponimia geográfica de acuerdo con el calendario eclesiástico, no cabe suponer que aquella Armada descubriera y bautizara la península de San José y golfo de San Jorge, cuyas festividades celebra la iglesia católica los días 19 de Marzo y 23 de Abril, respectivamente. Aunque sí, que por sus aguas iba despaciosamente la Armada por el mal tiempo o las adversas corrientes, que la obligan a detenciones involuntarias, y a frecuentes contramarchas o desviaciones de su derecha ruta.

De modo voluntario, se detienen en dos islas pobladas solamente de gansos y lobos marinos, al decir de Pigafetta, a quien pertenecen estas noticias: «Hay tantos de los primeros y tan mansos, que en una hora hicimos una abundante provisión para la tripulación de los cinco navíos. Son negros y parecen estar cubiertos por todo el cuerpo de plumitas, sin tener en las alas las plumas necesarias para volar; y, en efecto, no vuelan y se alimentan con peces; son tan grasosos, que tuvimos que desollarlos para poder desplumarlos. Su pico parece un cuerno. Los lobos marinos son de diferentes colores y del tamaño casi de una vaca, asemejándose su cabeza a este animal. Sus orejas son cortas y redondas, y sus dientes muy largos. No tienen piernas, y sus patas, unidas al cuerpo, se parecen a nuestras manos y tienen uñas pequeñas; pero son palmípedos, esto es, que sus dedos están unidos por una membrana como las patas de un ánade. Si pudiesen correr serían temibles, porque mostraron ser muy feroces. Nadan muy deprisa y no comen más que pescado». Tras estas plásticas descripciones morfológicas, no se necesitan grandes

conocimientos de Zoología para identificar los gansos y lobos marinos de Pigafetta con los pingüinos y los leones marinos, variedad de los pinípedos o focas. Enfrentando a puerto Deseado, situado un poco al Sur de las Tres Puntas, término meridional de la abertura del golfo de San Jorge, se encuentran dos pequeñas islas, llamadas de los Pingüinos y Leones, que son indudablemente a las que se refiere el Diario. No pueden localizarse estas islas, como hace La Puente Olea, sobre las aguas del estuario de la Plata. A su altura sólo esporádicamente aparecen pingüinos y focas; en cambio, en el Océano Austral, abundan las colonias de aquellas aves y mamíferos marítimos. Se explica la confusión del autor citado y otros, por poco atenta lectura de las páginas de Pigafetta, donde se descuida a veces el orden cronológico, y donde en este caso, después de hablar de los gansos y lobos marinos, lo hace de una tormenta sufrida el 20 de Enero en medio de los islotes del estuario de la Plata.

A medida que la Armada magallánica se adentraba en latitudes australes, se hacía más difícil la navegación, más intenso el frío, y más desagradables y contrarias las ventiscas. Por una y otras cosas la vida a bordo era dificultosa; las maniobras trabajosísimas; y el avance escaso. Se anunciaba un terrible invierno austral. Lo cauto, para librarse de sus inclemencias y luchar contra ellas, era detenerse. Magallanes, por sí y ante sí, sin contar con nadie, ni comunicar su proyecto, decide invernar en la próxima escala: fué el puerto de San Julián, donde echan anclas el día postrero del mes de Marzo.

Seguramente el mal tiempo impidió a Albo hacer sus precisas determinaciones astronómicas, desde el día 2 de Marzo hasta en el que entraron en el puerto de San Julián; sólo así se explica su silencio acerca de las islas antes citadas.

CAPITULO V

I

EN el puerto de San Julián, que sitúa Pigafetta a 49° 30' y Albo a 49° y dos tercios, permaneció la escuadra de Magallanes muy cerca de cinco meses. Por mandato del capitán, apenas efectuado el primer desembarco, fueron varios hombres a la cima de una montaña, que llamaron Monte Cristo, dominante del puerto, para clavar allí una gran Cruz, en señal de toma de posesión de aquella tierra.

La larga estada en San Julián fué aprovechada en reparar los navíos, bastante maltrechos después de la terrible tempestad del 20 de Enero, en aguas del Plata; en aprovisionarse de leña y víveres, adquiridos por caza y rescate; y en algunas exploraciones por mar y tierra. La falta de vegetales comestibles era compensada en cierto modo por la abundancia de guacos, o avestruces americanas, mucho más pequeña que las africanas, zorros, conejos y gorriones; a lo que hay que añadir abundante pesca.

En una isleta, próxima al puerto de tierra firme, y lugar de desembarco frecuente de los expedicionarios, se construyó con piedras y tierra un pequeño cobertizo, con fragua. Servía además la tosca construcción de refugio, y de almacén de víveres.

De la exploración por mar se encargó Juan Serrano, en la ligera nave que pilotaba, la «Santiago».

En una de sus correrías avanzó, hacia el Sur, hasta más allá de la desembocadura del patagónico río Santa Cruz. Allí hizo escala seis días, en los que los tripulantes pescaron abundantemente y mataron buen número de focas. De vuelta, y no muy lejos del río citado, sorprendió a la carabela exploradora recio temporal. Ocurrió esto el día 22 de Mayo. Fueron vanos los inauditos esfuerzos de la marinería para salvar su nave; los elementos dieron al traste con la débil embarcación, echada violentamente a tierra a unas tres leguas al Sur de la desembocadura del Santa Cruz. Por fortuna se salvó toda la gente, excepto un tal Juan Negro, esclavo del capitán. Dos de los náufragos emprendieron la caminata hacia el puerto de San Julián, haciéndolo a costa de grandes fríos, debilidad y trabajo. Los restantes quedaron en el lugar del naufragio, con el deseo de recoger los restos del navío y las mercancías que el mar arrojaba periódicamente a la orilla; sus trabajos recuerdan a los que hizo el héroe novelesco Robinsón Crusoe en su isla desierta. Claro está que los Robinsones náufragos del «Santiago» recibían del puerto de San Julián víveres. Cuando dieron por concluída la recuperación de los restos del malhadado barco, regresó toda su gente a San Julián; fué distribuída en las restantes naves; y a Juan Rodríguez Serrano se le confió el mando de la «Concepción».

También Magallanes se preocupó de la exploración por tierra; y hasta parece que abrigó la esperanza de crear una colonia. Al decir del cronista Herrera, «envió cuatro hombres bien armados para que treinta leguas tierra adentro pusieran una cruz, previniéndoles que si hallaban gente y la tierra era buena se quedaran en ella; pero no habiendo hallado agua ni gente, se volvieron».

Durante mucho tiempo, casi dos meses, pudieron suponer los de San Julián que se hallaban en una

tierra deshabitada. El primer indígena que se presentó a sus ojos les extrañó por su elevada estatura. «Era tan grande que nuestra cabeza llegaba apenas a su cintura», dice con manifiesta exageración Pigafetta. Después de esto, tuvieron ocasión los expedicionarios repetidas veces de entrar en tratos y conversaciones mímicas con los naturales del país. Todos eran bien formados, de alta talla y ligeros movimientos. Iban armados de pequeños arcos y flechas con puntas de pedernal; y vestidos con pieles de guanaco, animal muy semejante a las andinas llamas y vicuñas. A aquel mamífero le califica el autor italiano como animal extraño, que «tiene cabeza y orejas de mula, cuerpo de camello, patas de ciervo y cola de caballo; relincha como este último». Mucho divirtió a la gente de la Armada presenciar la caza de estos animales: ataban a las crías a un arbusto, y cuando venían los mayores a jugar con ellas los hombres, ocultos en la espesura, los mataban a flechazos.

Las mujeres no eran tan grandes como los hombres; pero más gordas, y de pechos colgantes de más de un pie de longitud. «Nos parecieron bastante feas; sin embargo, sus maridos mostraban estar muy celosos».

Magallanes calificó a los buenos mozos del puerto de San Julián con el nombre de patagones, denominación que hizo suerte en la terminología étnica y geográfica, por la largura de los pies acentuada por sus toscas abarcas, confeccionadas, lo mismo que sus vestidos, con pieles de guanaco. Uno de estos hombres pasó algunos días con la gente de la «Trinidad». «Le enseñamos a pronunciar el nombre de Jesús, el padrenuestro, etc., y llegó a recitarlo tan bien como nosotros, pero con voz fortísima. En fin, le bautizamos poniéndole el nombre de Juan. El capitán general le regaló una camisa, una chaqueta, unos cal-

zones de lienzo, un gorro, un espejo, un peine, algunos cascabeles y otras bagatelas. Se volvió con los suyos muy contento, al parecer, de nosotros. A la mañana siguiente trajo al capitán uno de estos grandes animales (guanaco) de los que hemos hablado y recibió otros regalos, por los que nos trajo a su vez más animales; pero después no le volvimos a ver, y sospechamos que sus camaradas le mataron por haber estado con nosotros».

El primitivismo de vida de aquellos patagones, vistos por Magallanes y los suyos, no difería mucho del de los escasos que hoy existen. Llevaban una vida nómada; se alimentaban, por lo general, de carne cruda y de una raíz dulce llamada *capac*. Su ocupación principal era la caza; cuando iban a ella llevaban las flechas sujetas con la cinta que ataba sus cabellos, cortados en forma de corona. Hablando de sus prácticas médicas dice Pigafetta: «si están enfermos del estómago, se introducen una flecha envenenada en la boca todo lo que pueden, hasta provocar el vómito; si les duele la cabeza, se hacen una cortadura en la frente, y hacen lo mismo en cualquier parte del cuerpo en que sienten dolor, con el fin de que salga una gran cantidad de sangre del sitio donde sufren, como si el dolor le causara la sangre que no quiere permanecer en tal o cual parte del cuerpo». Las prácticas religiosas que les atribuye, corresponden al chamanismo, religión aún hoy de varios pueblos.

Deseoso Magallanes de llevar algunas muestras de esta raza gigante a España, para capturar a dos de sus individuos se valió de una astucia que recuerda la utilizada por Alonso de Ojeda para apoderarse del cacique Canoabó, en la isla Española. Se eligen como víctimas a dos jóvenes bien formados. A ellos se dirige sonriente el capitán; «les dió una gran cantidad de cuchillos, espejos y cuentas de vidrio, de manera

que tuvieron las dos manos llenas; en seguida les ofreció dos grillos de hierro, de los que se usan para los presos, y cuando vió que los codiciaban (les gusta extraordinariamente el hierro), y, que, además, no podían cogerlos con las manos, les propuso sujetárselos a los tobillos para que se los llevasen más fácilmente; consintieron, y entonces se les aplicaron los grillos y cerraron los anillos, de suerte que de repente se encontraron encadenados. En cuanto se dieron cuenta de la superchería se pusieron furiosos, resoplando, bramando e invocando a Setebos, que es su demonio principal, para que viniese a socorrerlos».

No salió tan bien la cuenta en lo que se refiere a la captura de mujeres. Quisieron apoderarse de las esposas de los dos prisioneros, con objeto de hacerles más llevadera y dulce la vida de a bordo. Descubierta su refugio, a él fué Juan Carvallo capitaneando a unos cuantos. Como era hombre discreto no le pareció hora a propósito para consumir el rapto, y lo dejó para la madrugada siguiente. El y los suyos, mas otros dos gigantes, que en son de paz se les unieron, pasaron amablemente la velada vigilando el refugio. Por la mañana, en un instante, todos emprenden la fuga, hombres, mujeres y niños, abandonando la choza y todo lo que contenía. Uno de los hombres se llevó consigo a los animalitos que les servían para la caza, y, otro, escondido entre la maleza, hirió en el muslo con una flecha envenenada al lombardero de la «Trinidad», Diego Barrasa, muriendo casi al instante. Ocurrió esto el día 12 del mes de Julio. Aunque los españoles dispararon sus armas de fuego contra los fugitivos, no pudieron atraparlos, porque no corrían en línea recta, sino zigzagueando, y a la velocidad de un caballo desbocado. No pudieron hacer otra cosa que quemar la choza y enterrar al muerto.

II

Acerca de la llamada por los historiadores magallánicos «tragedia del puerto de San Julián» pocos y desfigurados datos aporta Pigafetta; he aquí, íntegramente, las líneas que le consagra:

«Complot contra Magallanes.—Apenas anclamos en este puerto, cuando los capitanes de los otros navíos tramaron un complot para asesinar al capitán general. Los traidores eran Juan de Cartagena, veedor de la escuadra; Luis de Mendoza, tesoro; Antonio Coca, contador, y Gaspar de Quesada. El complot fué descubierto: el primero fué descuartizado y el segundo apuñalado. Se perdonó a Gaspar de Quesada, que algunos días después meditó una nueva traición. Entonces, el capitán general, que no se atrevió a quitarle la vida porque había sido nombrado capitán por el mismo Emperador, le expulsó de la escuadra y le abandonó en tierra de los patagones, con un sacerdote, su cómplice».

Ni siquiera menciona este asunto el Diario y Derrotero de Francisco Albo, en el que la larga estancia de la Armada magallánica en el puerto de San Julián sólo con estas palabras se comenta:

«... y allí entramos el postrer día de Marzo, y allí estuvimos hasta el día de Sant Bartolomé, que es a 24 del mes de Agosto; y el dicho puerto está en 49 grados y dos tercios, y allí adobamos los navíos, y allí vinieron muchos indios, los cuales van cubiertos

de unas pellejas de antas, que son como camellos sin comba, y traen arcos de caña muy pequeños como turquescos, y las flechas como ellos, y en la punta traen una punta de pedernal por hierro, y son muy livianos, corredores y hombres muy cumplidos y bien afaicionados».

El curioso de conocer los detalles y desarrollo de la tragedia del puerto de San Julián, ha de acudir a otras fuentes de más abundante caudal. Por suerte, no faltan para el estudio del famoso complot. Aparte del relato del cronista Herrera, prolijo y no muy escrupuloso en constatar lo que dice, aprovechado casi íntegramente por Fernández de Navarrete; y de la versión del cronista Fernández de Oviedo, que se resiente de mal disimulada parcialidad, quedan valiosos testimonios documentales. A base de éstos, puede reconstruirse la sublevación ocurrida en el puerto de San Julián. Nos referimos a los siguientes:

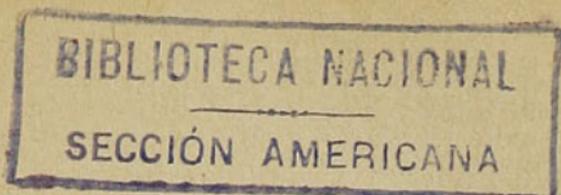
Primero. La información abierta por Magallanes, en el puerto de San Julián, a 26 de Abril de 1520, con objeto de averiguar lo ocurrido en la nao de «San Antonio». Publicada por Fernández de Navarrete, formando el apéndice XX del tomo cuarto de su famoso libro tantas veces citado; y después, en la *Co-lección de documentos referentes a las islas filipinas*, editada por la Compañía General de Tabacos de Filipinas, en Barcelona.

Segundo. La carta de Juan de Recalde a Fonseca, obispo de Burgos y presidente del Consejo de Indias. Fechada en Sevilla el 11 de Mayo de 1521. Publicada por Navarrete (apéndice XXI); y

Tercero. La información hecha ante el alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizano, sobre varias ocurrencias en la Armada de Magallanes durante el viaje. Publicada por Navarrete y Tomás de Soraluce.

Los datos proporcionados por estos documentos no armonizan, ni mucho ni poco, con la relación que

hace de lo ocurrido en San Julián la de Maximiliano de Transilvania, toda llena de vaguedades e inexactitudes; entre otras, la de suponer que estalló el complot entrado el mes de Mayo, y que tuvo como origen el haberse disminuído el racionamiento de víveres.



III

A base sólo de datos fidedignos, vamos a referir el cruento drama del puerto de San Julián.

Apenas llegada la Armada a San Julián estalló violentamente el descontento contra Magallanes; sin duda, este hecho, que tuvo sangrientas consecuencias, venía preparándose desde el momento y hora en que fué apresado Juan de Cartagena.

Hernando de Magallanes, con un exclusivismo excesivo y hasta humillante para los demás capitanes de la flota, obraba en todo sin admitir consejo, ni pedir parecer a nadie; por sí y ante sí determinaba las escalas y duración de las mismas; no se tomaba el trabajo de calmar las naturales impaciencias de la mayor parte por llegar a las islas de las Especies, meta del viaje; ni tenía la sensatez necesaria para suavizar su mando, y hacer olvidar su extranjería.

En la primera página de la Relación del caballero Pigafetta, después de noticiar el atrevido proyecto de Magallanes, se dice: «A los peligros anejos naturalmente a esta empresa, podía añadirse una desventaja más para él: los capitanes de los otros cuatro navíos que debían estar bajo su mando eran sus enemigos, por la única razón de que ellos eran españoles mientras que Magallanes era portugués». Algo exagerado era esto; pero, si estas palabras responden plenamente a la realidad, buena parte de la culpa le cupo a Magallanes, que con orgullo sin límites

y engreimiento en demasía, no acertó a disipar suspicacias y orgullo nacionalistas.

Verdad es que el famoso navegante lusitano, durante su permanencia en España, fué testigo de cierta xenofobia respirada por el pueblo español. Pero, también, por otro lado, pudo darse cuenta de lo lealmente que sirvieron a sus intereses, proyectos y hasta ambiciones, la Corte y altos dignatarios del Consejo de Indias y Casa de la Contratación. ¿Acaso, con visión cortísima, pudo creer Magallanes que su viaje era una empresa personal, que sólo a él y al capricho del Emperador interesaba, y que no respondía a un estado de conciencia del pueblo español, de ánimo único y abierto para todo gran trabajo? Como ya dijimos en otra parte, el entusiasmo del Emperador por el designio magallánico, no fué más que reflejo de lo que pensaba y quería el gran pueblo español del siglo XVI. Magallanes debió comprender desde el primer momento, que servir a Carlos I era servir a España, y depositar plenamente su confianza en los que estaban tan interesados como él, por lo menos, en recoger los laureles de la inmortalidad para la historia de nuestro país. De su incomprensión arrancan todas las discordias y diferencias con parte de la gente de su Armada. Por lo visto Magallanes consideró el viaje como de su incumbencia única; interpretó demasiado a la letra y a su favor el mando y prerrogativas a él concedidos; y consideró a todos los demás capitanes y tripulación, sobre todo si eran españoles, como torpes artesanos que bajo su mirada vigilante, despectiva, y siempre desconfiada, engarzaban las gemas preciosas de la rutilante corona que elaboraba, para ofrendarla al Rey de España. La empresa de Magallanes rematada por Juan Sebastián del Cano, he dicho y vuelvo a repetirlo, fué una empresa española; por ello fué posible su completa realización y su feliz éxito para la Historia del

Mundo. Recibió vida del mismo espíritu que hizo posible el descubrimiento de América y otros hechos gloriosos. Sólo en el ambiente español podían tener acogida los proyectos atrevidos de aquellos hombres geniales.

La torpeza y prejuicios de Magallanes fueron bien explotados por el que llegó a ser su principal enemigo en la Armada: Juan de Cartagena. Tengamos bien presente la representación y cargos que ostentaba antes de su apresamiento en aguas africanas. La propaganda de Cartagena con los que le visitaban en su prisión, tenía un fundamento objetivo, de mayor fuerza que su resentimiento personal. Era evidente el predominio de extranjeros en la que podríamos llamar, en lenguaje castrense, plana mayor de la «Trinidad»; esto, daba base para sospechar, que el portugués al servicio de España confiaba más de los extranjeros que de los españoles. Junto a esto, se hacía presente a todos los avisados un recuerdo: que cuando la recluta de gente para la Armada magallánica, hubo que ponerle cortapisa a su jefe en lo que se refería al alistamiento de extranjeros, y principalmente de portugueses; y que algunos de los primitivamente alistados, gracias a gestiones delicadísimas y cuidadosas de Carlos I y de los oficiales de la Casa de la Contratación, hubieron de ser sustituidos por españoles.

Lo dicho era suficiente para que el resentimiento de Juan de Cartagena, dada la condición moral del mismo, produjera sus lógicos resultados. No trataba de salir de su condición, pero sí de evitar que lo hecho con él se repitiera con otros. Todo era de esperar, decía Cartagena, dado el odio de Magallanes a lo español, y la aviesa calidad de su desmedido orgullo. El yugo del mando de Magallanes cada vez se haría más pesado sobre los que no fueran portugueses o de otra extranjería; terminaría por excluirlos

de la Armada y de una empresa tan netamente española. Por interés de todos y de España había que cambiar el cuadro, e imposibilitar las gestiones y manejos de Magallanes. Aceptado todo esto, la conjuración estaba en marcha, y pronto a estallar en momento y lugar oportunos.

Las prédicas de Juan de Cartagena no fueron tan sigilosas que su noticia no llegara prontamente al jefe de la Armada. En seguida comienza a tomar precauciones. Para asegurar más la custodia del preso, Juan de Cartagena, y vigilar más sus conversaciones y tratos, lo saca de la «Victoria» y lo entrega a la guarda de Gaspar de Quesada, capitán de la «Concepción», cuya fidelidad ofrecía mayores garantías; por otra parte, al llegar a las costas del Brasil, sustituye en el mando de «San Antonio» a Antonio de Coca por Alvaro de Mezquita, portugués y pariente de Magallanes, que figuraba en la lista de los tripulantes de la «Capitana» como sobresaliente.

En la conjuración contra el mando de Magallanes no intervino Juan Rodríguez Serrano, capitán de la nao exploradora «Santiago». Su fidelidad fué recompensada con la capitania de la «Concepción».

* * *

El Domingo de Ramos, día siguiente al anclaje en el puerto de San Julián, Magallanes, deseoso de ganarles por la mano, invitó a comer, en su barco, a los demás capitanes de la Armada. Sólo acude a esta invitación, o lazo, su agradecido e incondicional compatriota Alvaro de Mezquita.

En la noche del mismo Domingo de Ramos, Gaspar de Quesada y Juan de Cartagena, o sea, el preso y su guardador, se presentan de improviso en la nao «San Antonio», acompañados de treinta hombres

no desprovistos de armas. Después de un forcejeo de palabras con Alvaro de Mezquita, convencidos de que no podían traerle a su partido, lo apresan y encierran. Para precaverse contra un posible golpe de mano, desarman a los tripulantes de la nave, y encargan de su mando, principalmente del adobo o preparación de su artillería, al maestro de la «Concepción», Juan Sebastián del Cano. ¡Primera vez que este ilustre nombre suena en la gesta magallánica! Juan Elorriaga, maestro de «San Antonio», por salir en defensa de su capitán, recibió tan fiera acometida de Gaspar de Quesada, que quedó como muerto. El clérigo Pedro de Valderrama, presente a los acontecimientos ocurridos, y a la acción de Quesada, le anatematizó con estas palabras de David: *cum sanctus sanctus eris, et cum perversis perversis*, con los buenos eres bueno, y con los malos, malo. Es de suponer que estas palabras, aun cuando fueran del Libro Santo, no sentaron muy bien a los oídos del pervertidor Juan de Cartagena. A los que no se resignaron pacientemente a este golpe de mano se les sujetó con grillos; a los restantes y a los recién llegados se le dió en abundancia y sin tasa pan y vino.

Con la sorpresa de Alvaro de Mezquita y de la tripulación a sus órdenes, quedaban en poder de los conjurados las naves de «San Antonio», «Concepción» y «Victoria». Sobre la «Santiago» no actuó la gente acaudillada por Juan de Cartagena, ya por estar seguros de su adhesión al capitán, ya por el escaso porte de aquel barco, cuya fuerza no entraba en cuenta. Seguros de la suya los conjurados, y teniendo en su poder casi todos los botes o bateles, se ponen en relación con el capitán de la Armada, para requerirle en el cumplimiento de las previsiones de Su Majestad, relativas, entre otras cosas, a darles cuenta del derrotero futuro y a determinar de común

acuerdo si habían o no de pasar adelante, en momento oportuno.

Recibida la embajada o recado, Magallanes invita a los sublevados a una entrevista en la nao Capitana; los conjurados, por justificado temor, no acceden al ruego de Magallanes; y éste, por la misma causa, no se atreve a ir al cuartel general de aquéllos, instalado en la nave «San Antonio».

Esta situación de mutua desconfianza podía alargarse indefinidamente, a no ser que los conjurados se decidieran, confiados en su mayor fuerza, al descarado ataque por las armas de la «Trinidad». Le puso pronto fin la astucia y diligencia de Magallanes, con lo que ganó la partida a los díscolos. En un esquite de su nave envía al alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa, con seis hombres ocultamente armados, portador de una carta para Antonio de Mendoza. Con el mayor despliegue de habilidad, y con las palabras más corteses y afables, se invitaba en ella al capitán de la «Victoria» a una conversación o entrevista, en las condiciones que se había hecho antes a los jefes de los sublevados. En son de paz desembarca del esquite y trepa por la escala de la «Victoria», el alguacil, con sus seis acompañantes, al parecer inermes; con la mayor humildad y acusada flexión de cuerpo entrega la carta de Magallanes a don Antonio Mendoza. Mientras éste la leía, con inequívoco gesto burlón, como de quien está a la vuelta de todo, y no se presta a caer en el lazo que le tiende su enemigo, le asestó Espinosa una fuerte puñalada en la garganta, y, casi al mismo tiempo, otro marinero una cuchillada mortal en la cabeza. Momentos después de quedar Antonio de Mendoza fuera de combate, y cuando su gente no había aún salido de su asombro, aparece Duarte de Barbosa con 15 hombres bien armados. Fué cuestión de instantes el enseñorearse de la «Victoria». Los matadores de Antonio Mendoza recibie-

ron buen premio, en metálico, de su mandatario. ¡¡No merecía menos su alevosa hazaña!!

* * *

Al siguiente día se rindieron la «San Antonio» y la «Concepción». La conjuración termina con la victoria rotunda del jefe de la Armada. Las justicias ejemplarizantes no se hicieron esperar. Otra consecuencia del frustrado movimiento fué acusar más la portugalización en los mandos de la Escuadra; al salir del puerto de San Julián, tres de las cuatro naves que la formaban iban mandadas por capitanes portugueses, y de la pristina tripulación de la «Trinidad».

El 7 de Abril fué, por sentencia de Magallanes, decapitado y descuartizado Gaspar de Quesada. Luis de Molino, el más fiel criado del desgraciado capitán, recibió el encargo de ejecutar la primera parte de la cruel sentencia. No le valieron lágrimas, ni súplicas, ni excusas. Había que cumplir el mandato de su jefe superior; por si alguna duda le quedaba se le lee el capítulo 43 de la «Instrucción», más de una vez aludida, y que decía así:

«Item: vos damos poder para que a cualquier persona que en la dicha Armada fuere, que no obedecieren a lo que de nuestra parte le requirierdes e mandardes, que sea de nuestro servicio e provecho del armazón, haciendo el contrario, le podáis castigar a vuestro albedrío con las penas que vos pareciere; e a los que mandardes que lo ejecuten, e no lo hicieren ni obedecieren, cayan los sobredichos en las penas que vos les pusierdes, allende la cual todavía será castigado el delincuente.»

A Juan de Cartagena y a su amigo y cómplice don Pedro Sánchez de Reina, clérigo, les conmutó Magallanes la pena de muerte por la del destierro. Realmente esto no era gran generosidad; dejarles confiados a sus propias fuerzas en la desolada y casi de-

sierta Patagonia era condenarles a muerte lenta. El 11 de Agosto fueron abandonados a su destino a unas leguas del puerto de San Julián.

Sobre otros culpables, como el piloto Andrés de San Martín y Hernando de Morales, recayeron penas menores. Según dice el cronista Herrera perdonó Magallanes a más de cuarenta hombres, dignos de muerte, por ser necesarios para el servicio de las naos, y por no malquistarse con los que quedaron libres.

La larga estada en el puerto de San Julián dejó honda huella en los expedicionarios. A las bajas citadas hay que añadir las de tres que murieron de enfermedad; la de Juan de Elorriaga, fallecido a consecuencia de las mortales puñaladas que recibió de Quesada; y la de un pobre grumete de la «Victoria», que prefirió tirarse al mar antes que sufrir la dura pena a que le condenaba su delito contra natura.

Mediaba el mes de Abril, cuando Alvaro de Mezquita, seguro de su conducta y fidelidad, solicita de Magallanes abrir información sobre lo ocurrido en «San Antonio» el primero del mismo mes, y sobre ciertos rumores referentes a su actuación como capitán de la dicha nave, en los que se decía: «echaba a perder los mantenimientos comiéndolos demasiadamente, e enviándolos fuera de la dicha nao, e que mataba a la gente a palos e no les daba de comer». Sobre este último extremo le interesaba mucho la información, para no perder la confianza y estima de su jefe. Estaba seguro de salir a flote de malintencionados rumores; sólo hubo derroche de víveres en su nave en los escasos días que la dominaron los conjurados; y también, en esos días, comieron de la despensa de «San Antonio» gentes que no pertenecían a su tripulación. Magallanes accedió gustoso a la petición de su primo. Al efecto, en «San Antonio», y

ante los escribanos Sancho de Heredia y Martín Méndez y el alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa, comparecen y declaran, en los días 19 y 20 de Abril, Pedro Valderrama, capellán de la Armada; Jerónimo Guerra, escribano; Juan Rodríguez Mafra, piloto de su alteza; Francisco Rodríguez, marinero; Diego Hernández, contra maestre; Juan de Elorriaga, maestre; y Juan Ortiz de Goperi, dispensero. Todos coinciden en la narración de lo ocurrido el Domingo de Ramos, y en la apreciación de la buena conducta de Alvaro de Mezquita. Así, por ejemplo, con respecto a lo último se expresa Jerónimo Guerra del siguiente modo: «Nunca capitán estuvo en la nao San Antonio que tanto mirase por los mantenimientos como el dicho capitán Alvaro de la Mezquita, ni toviese tan contenta ni bien tratada la gente de la nao, e dándoles todo lo que habían menester». De manera semejante hablan los demás testigos, que no se limitan a justipreciar la conducta de su capitán, sino que la anteponen, explícitamente, en honradez, orden y cumplimiento de las ordenanzas a la de los anteriores capitanes: Juan de Cartagena y Antonio de Coca. La categoría de estos testimonios no induce a suponer exceso de parcialidad en los mismos.

CAPITULO VI

I

EL día de la festividad de San Bartolomé (24 de Agosto), según Albo, o el día 21 del mismo, al decir de Pigafetta, despliega sus velas la ya un poco reducida Armada magallánica, y abandona el puerto de San Julián, de triste recuerdo.

Dos días después, ya que aceptamos la cronología de Francisco Albo, entra la Escuadra en un «río de agua dulce», o sea, en el ancho estuario donde desembocan los ríos patagónicos Santa Cruz y Chico, asiento de la actual ciudad cuyo nombre conmemora la fiesta religiosa que se celebra el 14 de Septiembre, la exaltación de la Cruz. Durante esta nueva escala, que dura dos meses, se hacen abundantes provisiones de agua y leña, y de «peces muy cubiertos de escamas y de dos pies y medio de largos, comestibles y sabrosos». También se procura rescatar, nuevamente, restos aprovechables de la naufragada carabela «Santiago; por cierto que en este empeño perdió la vida el guipuzcoano Martín de Griarte, carpintero de la «Victoria». Ocurre este siniestro el último día del mes de Agosto. En otro día, «toda la escuadra estuvo a punto de naufragar a causa de los furiosos vientos que soplaron y de la mar gruesa. Pero Dios y los cuerpos santos (esto es, los fuegos que resplandecían en la punta de los mástiles) nos socorrieron, salvándonos».

Bien porque Magallanes aprovechara la lección de lo ocurrido en San Julián, bien porque lo considerara de necesidad, entrega una instrucción a los capitanes de las naos, expresiva de la ruta que habían de seguir por aquellas costas, hasta hallar un estrecho o el fin de aquella tierra, aunque para ello llegasen a la latitud meridional de setenta y cinco grados. También advertía que antes de desistir de esta empresa se habían de desaparecer las naves dos veces; y de suceder esto, irían en demanda del Maluco, con rumbos E. y ENE., por la vía del cabo de Buena Esperanza e isla de San Lorenzo (Madagascar), pero pasando muy lejos de estas tierras.

A medida que avanzaban hacia el Sur iba haciéndose la navegación más difícil y peligrosa; Magallanes preveía mayores peligros y calamidades aún, y también el descubrimiento geográfico que lo inmortalizó. Lo uno y lo otro debía coger a todos reconciliados con Dios; y a este fin, antes de abandonar definitivamente el río Santa Cruz, ordena a toda la tripulación confesar y comulgar.

II

El día en que la iglesia católica celebra la festividad de las Once mil Vírgenes, 21 de Octubre, avista la Armada magallánica el cabo que bautizaron con el mismo nombre. Cabo de las Vírgenes de nuestros mapas. Señala la verdadera entrada del Estrecho. Una vez doblado, no le cupo a Magallanes la menor duda de haber alcanzado su primer designio. De esta convicción no participaban los demás capitanes y gente de la Armada. Todos suponían haber entrado en una nueva bahía, pero nada más.

Echaron anclas en la bahía de la Posesión, llamada así por Magallanes en razón a que en un punto de la misma, previas las formalidades de ritual, tomó posesión del Estrecho en nombre de España. Desde aquí, ordena Magallanes un reconocimiento costero a las naves «San Antonio» y «Concepción»; quería asegurar su paso, y por otra parte convencer a los incrédulos. Poco tiempo después sobrevino una terrible borrasca, que dura treinta y seis horas. La «Victoria» y «Trinidad» abandonaron las anclas, y rotas las amarras quedaron en la citada bahía a merced de las olas y vientos. Las otras dos naves exploradoras no pudiendo retroceder ni doblar el cabo de la Posesión, a causa de fuertes vientos contrarios, se abandonan al soplo de éstos, que les impelen hacia el fondo de la supuesta bahía; esperaban encallar de un momento a otro. En el instante en que ya sólo

pensaban en la salvación de su alma, se abrió a sus ojos una puerta a la salvación de sus cuerpos: la angostura o estrecho llamado Primer Portillo. Salvado éste, y el Segundo Portillo, se adentraron en otra bahía mayor que las precedentes. Los capitanes de las naos «San Antonio» y «Concepción» prefirieron al avance por la tercera bahía, el regresar a donde habían quedado las otras dos naves, con objeto de dar pronto cuenta al jefe de la Armada de su exploración pletórica de esperanza. Muestra de gran júbilo produjeron estas informaciones; cabía asegurar por ellas que una de las metas del viaje estaba conseguida. Nadie dudaba ya de la existencia del Estrecho, y de la más halagüeña realidad de que en él se encontraban.

Descubierto el Estrecho era ocasión propicia para que el jefe de la Armada cumplimentara el capítulo 51 de la famosa Instrucción, cuyas últimas líneas dicen así:

«... cuando a Dios plugiere que tengáis descubiertas algunas islas o tierras que vos pareciere cosa de que se deba hacer mucho caso; si con el parecer de los otros Capitanes, e Oficiales, vos pareciere debéis ir más adelante, en tal caso enviaréis uno o dos navíos, de los cinco que van en el Armada, aquellos que vos pareciere que son mejor para seguir el descubrimiento, e enviarlos heis para nos dar razón de lo que fasta entonces habéis descubierto: y el navío o navíos que hobieren de tornar, vernan abastados de marineros y mantenimientos; por manera, que por falta no podamos dejar de saber lo que se ha fecho, e hacéis en el dicho descubrimiento.»

Magallanes o se hizo el olvidadizo del sensato contenido de estas líneas, o no creyó llegada ocasión que exigiera su cumplimiento. Ya veremos, más adelante, cómo alguien las puso en práctica sin contar con él. Fué el segundo advertimiento a su conducta.

Reunidas de nuevo las cuatro naves recorren, sin incidentes dignos de contar, el Primer Portillo, la bahía de San Felipe, y el Segundo Portillo; y llegan a la Gran Bahía, en cuyas márgenes están situadas actualmente la ciudad de Punta Arenas y la estación telegráfica más meridional del mundo. Un ligero recorrido de la Armada por la Tercera o Gran Bahía, hace descubrir a sus capitanes dos escotaduras de contraria dirección; una, hacia el SE., bahía Inútil y canal del Almirante; otra, con rumbo SO. primero y NO. después, bahía del Hambre y canal de Froward. La primera, no conduce a ninguna parte, con lo que acredita lo adecuado de su nombre; la segunda, es etapa necesaria del camino hacia las aguas del Océano Pacífico. Como preliminar de la definitiva ruta de la Armada magallánica, fueron a explorar las aguas de las actuales bahías del Hambre y estrecho de Froward las naos «San Antonio» y «Concepción». Esta última, mandada por Rodríguez Serrano, dió pronto por concluída su misión, y volvió a reunirse con el resto de la Armada. En la mandada por Alvaro de Mezquita ocurre algo que le impidió reunirse con las demás. De ello daremos cuenta más adelante, a fin de no interrumpir la marcha de la flota por el Estrecho de Patagones, como le llamó Magallanes, antes que las futuras generaciones le dieran el nombre del famoso náuta portugués.

La Armada buscó en balde, en repetidas diligencias, a la perdida nave de «San Antonio». En su búsqueda hicieron los capitanes de las otras las señales convenidas para el caso, al tenor del capítulo noveno de la extensa y previsoramente «Instrucción» que dió el Rey a Magallanes y Falero para el descubrimiento de las islas del Maluco: se hicieron señales de piedra en sitios bien visibles; cruces de madera en otros; y en otros, como en la salida del Estrecho, en la Primera bahía, y en la islita de los Leones de la

Tercera, se enterró bajo tierra, en una olla, un papel escrito con los detalles necesarios para que la «San Antonio» pudiera reunirse con el resto de la Armada. La situación del enterramiento estaba señalado por bien visibles banderas.

La marcha por el Estrecho fué favorecida por la duración del día, larguísimo en estas latitudes y en la estación en que tenía lugar el Viaje en este sector. Vieron «muchos ancones, y las sierras son muy altas y nevadas, y con mucho arbolado y muchas islas». Cuatro días anclaron en el río que llamaron de las Sardinias a causa de la inmensa cantidad de estos peces. Pon fin, con lágrimas de emoción descubren el Cabo que bautizan con el nombre de Deseado «porque, en efecto, deseábamos verle largo tiempo». Estaba a la misma altura que el de las Vírgenes, y es el mojón que señala la embocadura del Estrecho en el Gran Océano. Asoman a sus aguas el 27 de Noviembre. En este momento «fuimos testigos de la caza que algunos peces daban a otros llamados golondrinas. Estos cuando son perseguidos salen del agua, despliegan las aletas natatorias, que son bastante largas para servirles de alas, y vuelan a la distancia de un tiro de ballesta; en seguida vuelven a caer en el agua. Durante este tiempo sus enemigos, guiados por su sombra, los siguen, y en el momento en que se zambullen de nuevo en el agua los cogen y se los comen».

Poco más de un mes duró la travesía y exploración del Estrecho por la Armada magallánica. Le dieron el nombre dicho, o el de Todos los Santos. A la tierra situada más allá, por las fogatas que frecuentemente vieron en ella, la llamaron Tierra del Fuego, nombre que todavía conserva.

Es más exacta la descripción topográfica del llamado actualmente estrecho de Magallanes, contenida en el Derrotero de Albo, que la que trae el Diario de

Pigafetta; sin embargo, aquél olvida algunas de sus particularidades, de las que éste informa así: «Cada media legua se encuentra un puerto seguro, con agua excelente, madera de cedro, sardinas y abundantísimos mariscos. Había también yerbas, alguna de las cuales eran amargas, pero otras eran comestibles, sobre todo una especie de apio dulce que crece junto a las fuentes, del que comíamos a falta de mejores alimentos. En fin, yo creo que no hay en el mundo mejor estrecho que éste».

Durante la travesía por el Estrecho, pudo Pigafetta entenderse, mímicamente, con el gigante patagón, que iba a bordo de la «Trinidad», para formar el vocabulario que figura en su libro. Por medio de una especie de pantomima le preguntaba el nombre patagón de muchos objetos. «Estaba ya tan acostumbrado, que apenas me veía coger la pluma y el papel, venía en seguida a decirme los nombres de los objetos que alcanzaba su vista y de las operaciones que veía hacer. Nos enseñó, entre otras cosas, el modo de encender lumbre en su país, frotando un pedazo de madera puntiagudo contra otro, hasta que el fuego prende en una clase de médula de árbol que se coloca entre los dos pedazos de madera». El mismo autor nos informa de la muerte del gigante, ocurrida en el Pacífico: «Cuando se sintió en las últimas en su postrera enfermedad, pidió la cruz, la besó, y nos rogó que le bautizáramos, lo que hicimos poniéndole el nombre de Pablo».

III

Vamos a dedicar unas palabras al destino y rumbo de la nave de «San Antonio», que recibió, con la «Concepción», el encargo de explorar la Tercera Bahía. Con apariencias de cumplir prontamente su misión, aquélla zarpó en seguida, y reforzó velas sin esperar a su pareja; quería adelantarle, ya que su piloto tenía la intención de aprovecharse de la oscuridad de la noche para deshacer el camino recorrido, y regresar a España por la ruta que acababa de traer la Armada.

Según Pigafetta, el piloto Esteban Gómez, que probablemente formaba parte de la tripulación de «San Antonio» desde la tragedia de San Julián, soliviantó a la gente de su nave para convencerla de la necesidad de regresar a España. Era acuerdo tomado de antemano, y en espera de una ocasión propicia; no podía serlo más la que ahora se presentaba. Cuando el capitán de la «San Antonio», que nada sospechaba, se percató de la maniobra, fué airado contra el atrevido piloto. Vinieron a las manos tan fieramente que ambos quedaron heridos; el primero, en la mano izquierda; el segundo, en un muslo.

Como el piloto había trabajado de antemano a la tripulación, y argumentos no le faltaban, su opinión quedó triunfante. El capitán Alvaro de Mezquita fué apresado; y la carabela, al mando de Jerónimo Guerra, emprendió la vuelta a España.

¿Causa de la actitud de Esteban Gómez? Afirma

Pigafetta que el citado piloto «odiaba a Magallanes por la única razón de que cuando éste vino a España para proponer al Emperador el ir a las islas Molucas por el Oeste, Gómez había pedido, y estaba a punto de conseguir, para una expedición el mando de unas carabelas. La expedición tenía por objeto el hacer nuevos descubrimientos; mas la llegada de Magallanes dió lugar a que se rehusara su petición y que no pudiese conseguir más que una plaza subalterna de piloto; pero lo que más le irritaba era estar a las órdenes de un portugués». No sé de dónde saca el autor italiano la noticia de la expedición para descubrir preparada por Esteban Gómez; y respecto a lo otro, ¿cómo siendo Gómez portugués podía tener a mengua el ir de subalterno de un paisano suyo? Sobre esto, téngase en cuenta que Esteban Gómez fué a la Expedición de buena gana y por propia voluntad, sin imposición de nadie, y que Magallanes tuvo la consideración de llevarlo en su propia nao, y como piloto del rey. Probablemente Esteban Gómez era un resentido contra Magallanes; y el llegar antes que éste a España le presentaba ocasión de satisfacer sus ansias vengadoras. Pudo producir el resentimiento en Gómez el creerse postergado en la renovación de mandos, que antes, y con motivo de lo ocurrido en San Julián, hizo Magallanes. Pudo molestarle el abandonar la nave Capitana; y más que esto, el que no se tuviera presente su suficiencia y méritos para una capitania.

Si valen los testimonios de Barros y Herrera, Esteban Gómez no hizo otra cosa que procurar poner en práctica, en la primera ocasión que tuvo, el parecer que lealmente había dado a Magallanes: puesto que el Estrecho estaba ya descubierto, convenía volver a España y con Armada más fresca continuar la expedición. Nunca sabremos el verdadero móvil que impelió la acción de Esteban Gómez; sí, en cambio,

que lo que hacen suyo Barros y Herrera formó el núcleo de la defensa que hicieron de su actuación Esteban Gómez y demás gente de la nave «San Antonio».

Parece ser que mucho sufrieron sus tripulantes en su ruta hacia España, por falta de alimentos. El patagón que iba con ellos murió a la altura de la línea equinoccial, por calor superior a sus fuerzas.

La nave abordó en el puerto de las Muelas, el día 6 de Mayo de 1521. Todos, inmediatamente, se presentan a las autoridades sevillanas y deponen su correspondiente información. López de Recalde, contador de la Casa de Contratación, noticia del hecho al obispo Fonseca; a la vez, le envía todos los informes recibidos. No salía de ellos muy bien librado Magallanes, del que dice López de Recalde al obispo Fonseca: «Ninguna buena esperanza dél dan, ni acá la tenemos, por haberse detenido en catorce meses en la costa del Sur, demás de la mala e perversa cuenta e fin que de los oficiales e capitanes de Su Alteza, que en su compañía llevaba, ha dado».

Alvaro de Mezquita, entregado por los tripulantes de «San Antonio» a los oficiales de la Casa de Contratación, continuó apresado; además se le embargaron los bienes. Hasta después de la llegada a Sevilla de los restos de la Armada magallánica, no se le puso en libertad; y, esto, con orden de que fuese a la Corte, que a la sazón estaba en Burgos.

Por la misma causa que se procedió contra Alvaro de Mezquita, o sea la declaración de cincuenta y cinco tripulantes de «San Antonio», se sometió a estrecha vigilancia a la familia de Magallanes. En efecto, los gobernadores del Reino y el presidente del Consejo de Indias, «mandaron que se tuviese a muy buen recaudo la mujer y los hijos (sic) de Hernando de Magallanes, que se hallaban en Sevilla, de manera que no se pudiesen ir a Portugal hasta que se entendiese mejor lo que había pasado».

Por otra parte, la justicia, no sabemos si a base de la numerosa serie de declaraciones aludidas, no estimó libres de culpa a los cabecillas de la insubordinada nave. Esteban Gómez, Jerónimo Guerra, Juan Chinchilla y Francisco Angulo dieron con sus huesos en la cárcel, y fueron trasladados, lo mismo que el capitán Mezquita, para mayor seguridad, a Burgos.

Se dispuso, por último, no extraer nada de cuanto venía en la nao hasta ajustar cuentas con los interesados; y que se diese orden de ir en busca de Juan de Cartagena y su compañero de destierro.

CAPITULO VII

I

A la salida del Estrecho, la brillante Armada magallánica ya no contaba más que con tres unidades: «Trinidad», «Concepción» y «Victoria», mandadas, respectivamente, por Hernando de Magallanes, Juan Rodríguez Serrano y Duarte de Barbosa. El espíritu de sus maltrechos tripulantes, no en balde llevaban muchos meses a bordo y sin otra escala confortativa que la corta de Río Janeiro, se manifiesta radiante de alegría, y lleno de inconsciente júbilo. Desconocedores de las penalidades que les aguardaban, sólo piensan y hablan el día 28 de Noviembre, en que comienzan a bogar por las aguas del Gran Océano, del descubrimiento que acaban de realizar y de la próxima arribada a países de ensueño y de fantásticas riquezas. Todos daban por supuesta la fácil llegada y conquista de las islas del Maluco; un agradable descanso en ellas; y, por último, el abrazo de sus familiares en Sevilla. ¡Algunos, cuanto lamentaron, en este día de franca alegría y optimismo, la desgracia de los tripulantes de la perdida nave San Antonio! ¡Qué ajenos estaban de envidiarles poco tiempo después, aun suponiéndoles extraviados en los canales o bahías del Estrecho o en las frías y nebulosas tierras del mismo! Si la gente de Magallanes hubiera supuesto el hambre y penalidades que iba a depararles la travesía del Gran Océano, aun expo-

niéndose a la expeditiva justicia del Jefe, se hubieran negado a avanzar más allá del cabo Deseado; y España no hubiera podido contar, entre los hechos gloriosos de su historia, el de la primera circunnavegación del Globo.

* * *

La ruta de la Armada magallánica a través del Gran Océano, sólo aproximadamente puede señalarse. No faltan datos de ella ni en el Diario de Pigafetta ni en el Derrotero de Francisco Albo, pero son de escaso valor, ya que hacen referencia a líneas de situación desconocidas con exactitud, como sucede con el antimeridiano de la famosa línea de Demarcación, o a tierras e islas señaladas a fantasía en los documentos cartográficos al uso en aquel entonces; como sucede con las islas Cipangu, que en el globo de Behaim figura como la isla más rica de Oriente, y la Sumbdit Pradit. Por cerca de una y otra, al decir de Pigafetta, pasó la Escuadra. ¡De poco sirve ese dato! Respecto a las islas Infortunadas, como veremos, se localizan inciertamente. La inseguridad desaparece a partir de la breve escala que hicieron en las islas Marianas.

Al embocar en el Pacífico, la escuadra magallánica topa de lleno en la zona de los bravos vientos del Oeste. Tan constantes y regulares que permiten, aun hoy, un tráfico continuo de grandes veleros con carga de arroz, desde los puertos de Indochina a los de Europa. Para la Escuadra magallánica constituían un serio obstáculo a su movimiento; por eso, en un principio, sin separarse gran cosa de las costas del archipiélago chileno, se deja arrastrar por las derivas de aguas frías procedentes de latitudes antárticas. Por una zona cuya riqueza en pesca no pasó desapercibida a sus tripulantes, que son testigos de las maniobras de grandes peces voladores, cuando se veían perse-

guidos por otros voraces peces. Después de ésto, los rumbos dominantes fueron el Oeste y el Noroeste, no tan constantes, rectilíneos y fijos, como se señalan en los reconstruídos itinerarios al uso de la flota de Magallanes, sino quebrados al tenor de la dinámica atmosférica y marítima.

Unos tres meses dura la travesía del Gran Océano, que puede darse por terminada cuando abordan al archipiélago de las islas Marianas. Escasa duración para un recorrido tan grande, y expresiva de lo que el tiempo y las condiciones oceánicas favorecieron el movimiento de los barcos. En este sentido no pudo ser más feliz la tal travesía. Para los hombres de mar españoles y portugueses, educados en la lucha con las tumultuosas aguas del mar Cantábrico; en la difícil carrera de las Indias Occidentales, siempre expuesta a galernas terribles o a desesperantes calmas; y a las alborotadas aguas del litoral africano y a la difícil ruta del cabo de Buena Esperanza, produjeron sorpresa y admiración las suaves brisas y escasas turbulencias de aquel inmenso Océano. Tan suaves y escasas maniobras exigía la navegación por sus aguas, que designaron a su conjunto con el nombre de Mar Pacífico. Tan pocos esfuerzos exigía a la marinería el avanzar por sus tranquilas aguas, que podían confiarse, con toda seguridad, a seres de más débiles fuerzas que los musculosos y avezados marinos. Casi a mujeres no educadas en el trabajo físico. Por eso al Gran Océano también le calificaron de Mar de las Damas. Todas estas circunstancias de no obstaculizada navegación, en la que parecen los elementos domeñados a su servicio, no pueden extrañarnos. Los tripulantes magallánicos se movieron, hasta la llegada a las Marianas, dentro de la zona menos turbulenta o más tranquila del Gran Océano: en el llamado mar del Sur, y en el mar del Coral en sentido lato; sin llegar en el punto más

avanzado hacia el Norte al trópico de Cancer; sin alcanzar, en el punto más avanzado hacia el Sur, la tempestuosa zona del llamado por los hidrógrafos modernos Océano Austral.

* * *

Todo lo venturosa que fué la travesía en el aspecto dicho, fué de calamitosa en otros. Me refiero al problema de la alimentación, y a las funestas consecuencias de un régimen de comidas deficientes y escaso en vitaminas, por no probar en más de tres meses ningún alimento fresco. Así, en la feliz travesía del Pacífico perecieron once expedicionarios, de inanición o a consecuencia del defectuoso régimen alimenticio. Esta elevada cifra hay que doblarla si se tienen en cuenta las bajas por enfermedad ocurridas en Filipinas, más graves al recaer sobre organismos debilitados por las penalidades de la travesía. Tal fué el caso, entre otros que podrían citarse, de Antonio Coca, el contador general de la Armada, y capitán, en la travesía atlántica, de la «Concepción».

Copiamos a continuación unas líneas de Pigafetta que hablan bien claro de los dos azotes que castigan duramente a la tripulación de Magallanes, en las aguas del Pacífico: el hambre y la terrible enfermedad del escorbuto. «La galleta que comíamos no era ya pan, sino un polvo mezclado con gusanos, que habían devorado toda la substancia y que tenía un hedor insoportable por estar empapado en orines de rata. El agua que nos veíamos obligados a beber era igualmente pútrida y hedionda. Para no morir de hambre llegamos al terrible trance de comer pedazos del cuero con que se había recubierto el palo mayor para impedir que la madera rozase las cuerdas. Este cuero, siempre expuesto al agua, al sol y a los vientos, estaba tan duro que había que remojarle en el

mar durante cuatro o cinco días para ablandarle un poco, y en seguida lo cocíamos y lo comíamos. Frecuentemente quedó reducida nuestra alimentación a serrín de madera como única comida, pues hasta las ratas, tan repugnantes al hombre, llegaron a ser un manjar tan caro, que se pagaba cada una a medio ducado».

«Mas no fué esto lo peor. Nuestra mayor desdicha era vernos atacados de una enfermedad por la cual las encías se hinchaban hasta el punto de sobrepasar los dientes, tanto de la mandíbula superior como de la inferior y los atacados de ella no podían tomar ningún alimento. Murieron diecinueve, entre ellos el gigante patagón y un brasileño que iban con nosotros. Además de los muertos, tuvimos de veinticuatro a treinta marineros enfermos, que sufrían dolores en los brazos, en las piernas y en algunas otras partes del cuerpo; pero curaron. En cuanto a mí, nunca daré demasiadas gracias a Dios porque durante todo este tiempo, y en medio de tantas calamidades, no tuve la menor enfermedad».

No se tiene noticia de ningún viaje de pasados siglos en que llegara la escasez de alimentos a los extremos dichos; sí de otros en que se echaron mano de los roedores, eternos huéspedes de las embarcaciones, como sucedió en la escuadra de Pizarro; y de otros en que se comió cuero cocido, como en el de Bourgainville y el tercero de Cook.

Pigafetta es el primero que descubre la enfermedad del escorbuto, pues aun cuando no le da un nombre determinado, los síntomas de la que describe no pueden referirse a otra. Es una avitaminosis producida por la ausencia en el organismo humano de determinado grupo de vitaminas. Si la tripulación de Magallanes hubiera conocido las propiedades antiescorbúticas de algunas hierbas que tuvo a mano en los territorios del Estrecho, haciendo provisión de ellas,

hubiera evitado los estragos de tan terrible enfermedad. La disparidad entre la cifra de bajas dada por nosotros, basada en documento oficial, y la ofrecida por Pigafetta, obedece a que éste considera fallecidos en la travesía a algunos mortalmente heridos de enfermedad, que yacen en tierras filipinas.

El trágico cuadro se abrevió por la buena velocidad a que caminaron las naves; de sesenta a setenta leguas por día, lo que da un recorrido total aproximado de unos 20.000 kilómetros, la mitad de un meridiano terrestre. «Y si Dios y su Santa Madre no nos hubiesen concedido una feliz navegación, hubiéramos perecido de hambre en tan vasto mar. Pienso que nadie en el porvenir se aventurará a emprender un viaje parecido». Es ilusión frecuente en los actores de toda gran empresa considerar imposible su repetición. Más de medio siglo transcurrió antes que otro navegante repitiera la hazaña Magallanes-Cano. Drake, en 1578, fué el primero, después de Magallanes, que atravesó el océano Pacífico.

En el plazo de tres meses sólo en dos ocasiones vieron tierra. La primera a los 16 grados y un cuarto de latitud meridional, según la determinación de Albo. Fué el día 24 de Enero. «Y en este paraje hallamos una isleta con arboleda encima, y es deshabitada, y sondamos en ella, y no hallamos fondo, y así nos fuimos nuestro camino, a la cual isleta llamamos San Pablo, por haberla descubierto el día de su conversión» (Albo). La segunda, el 4 de Febrero. También una isleta desierta, donde capturaron muchos tiburones, y que por esta razón la llamaron isla de los Tiburones. Según Stanley of Alderley, en la obra más atrás, citada, y Bartholomew en su *A Literary and Historical Atlas of Africa and Australia*, corresponde esta isla a Puka, una de las del archipiélago de Paumotu. Pigafetta califica conjuntamente a las islas expresadas con el nombre de

Islas Infortunadas, por razón de no encontrar en ellas más que pájaros y árboles. Maximiliano de Transilvania, en la carta aludida en el primer capítulo de este libro, dice que nuestros navegantes se detuvieron allí, seguramente refiriéndose sólo a la isla de los Tiburones, dos días para pescar.

II

Agotados por el hambre y maltrechos de enfermedad, deparó la fortuna, por fin, a la gente de la Armada magallánica, islas a propósito para el desembarco. Se trataba ya de lugares habitados, pero con moradores de tan aviesa condición, que el descanso y escala hubo de reducirse a muy poco tiempo; y aun a algunos de los hombres sanos ni ocasión se les presenta para abandonar el barco.

El 6 de Marzo avistan una islita, y en seguida otras dos al Sudoeste. La primera era más elevada y mayor que las otras; y en esta pensó Magallanes detenerse para hacer provisión de víveres y refrescos. Era la isla de Guam, la más extensa del archipiélago de las Marianas. Sus naturales, audaces y desnudos balandristas, lejos de huir ante el espectáculo de la Escuadra, pululan alrededor de ella, y como pronto se vió, movidos más por el interés que por la curiosidad. Tripulaban estrechas canoas, pintadas en rojo, en blanco o en negro; provistas de velas triangulares, de la misma forma que las velas latinas, de hojas de palmera cosidas, o de estera; de balancín o batanga, al objeto de equilibrar el peso de la vela, puesta al otro costado y de estabilizar más la embarcación; y de sendos timones a proa y popa en forma de pala de panadero. Con estos livianos barcos maniobraban rápidamente y con seguridad, y andaban tanto, dice Albo, que parecía que volasen. En ellos venían los

isleños a las naves españolas para robar, al menor descuido que se tuviera, tan pronto una cosa como otra, haciéndose difícil evitar estas rapiñas. El disparo de un arcabuz les disolvía de momento, pero pronto volvían a las andadas.

Extremaron su audacia y latrocinio con la «Capitana», hasta el punto de atreverse a robar el esquiife atado a su popa. Magallanes, harto de sus fechorías, decide escarmentarlos. En son de razia desembarca con cuarenta hombres armados; les quema cuarenta o cincuenta casas, muchas canoas y les mata siete hombres. A costa de esto pudo recuperar el arrebatado esquiife. Ante este ataque en regla poco sirvieron a los habitantes de las islas Marianas sus lanzas guarnecidas con una espina de pescado puntiaguda; más, sus ligeras piernas y el refugio de las canoas de que pudieron echar mano. Sus casas ardían fácilmente por ser todas de madera, y cubierto su tejado de tablas también y de hojas de palmera. «En el momento en que saltamos a tierra para castigar a los isleños, nuestros enfermos nos rogaron que si matábamos a alguno de los habitantes de la isla les llevásemos sus intestinos, pues estaban persuadidos de que les servirían para curarse en poco tiempo».

Después de ésto, la situación de la gente de Magallanes se hacía más incómoda en las aguas de la isla de Guam. Deciden, pues, abandonarlas, aunque a sus cuerpos cansados y hambrientos no les venían mal ciertos víveres que abundaban en la isla, como aves sabrosas, cerdos, batatas, bananas, caña de azúcar y otros frutos parecidos. Tan desconocidos eran a Pigafetta los plátanos o bananas, que les llama especie de higos de medio pie de largo. Cuando los isleños vieron que partía la Armada, la siguieron con más de cien canoas, mostrando pescado abundante como si quisieran venderlo; pero cuando estuvieron más cerca, después de arremeter a pedradas, huye-

ron. Pasó la escuadra por enmedio de ellos, pero supieron esquivar con gran habilidad el choque con nuestros navíos. «Vimos también en las canoas algunas mujeres que lloraban y se arrancaban los cabellos, probablemente porque habíamos matado a sus maridos».

El 9 de Marzo abandona la Escuadra magallánica el archipiélago; con sobrada razón le bautizaron con el nombre de Islas de los Ladrones. Después, se les dió un nombre tan significativo, pero más suave: Islas de las Velas Latinas; por último, su actual nombre fué tributo u homenaje a la esposa de Felipe IV: María de Austria.

III

A trescientas leguas de las islas Marianas, y el día 16 de Marzo, dieron vista a un nuevo mundo insular, y más especialmente, a una isla elevada que los indígenas llamaban Zamal, y que no es otra que la actual de Samar, o sea, una de las islas Visayas, parte central del archipiélago filipino. Como llegaron el quinto domingo de Cuaresma, a la citada isla y otras avistadas en días sucesivos, les dieron el nombre de islas de San Lázaro; denominación extendida después a todo el archipiélago filipino, hasta que sobre él campeó el nombre que hoy perdura, en honor de Felipe II.

Después de la amarga travesía pacífica y de la inquieta y breve estancia en las Marianas, Magallanes y sus compañeros se enfrentan con un mundo de naturaleza óptima, y regido por poderosos caciques o Monarcas tan ricos como astutos.

Para prevenir posibles desmanes de los isleños, e inspirarles temor o respeto, repetidas veces la gente de Magallanes hace ostentación de su fuerza y armamento; con hechos espectaculares que tenían como fin no gastar la pólvora en balde, sino engendrar en el ánimo de los isleños el sentimiento de inferioridad. Pero como veremos, fué menguado el resultado de aquellas ostentaciones; mejor dicho, más que útil fué contraproducente; pronto se dieron cuenta los filipinos que, si no con la fuerza y lucha franca, cabía vencer a los extranjeros con la astucia,

En un islote desierto, próximo al extremo Sudeste de la isla Samar, llamado por los indígenas Humunu y por Pigafetta Aguada de las Buenas Señales, «porque en ella encontramos dos fuentes de agua excelente y descubrimos los primeros indicios de oro en este país», mandó Magallanes construir dos tiendas para hospitalizar a los enfermos. Recibían la visita frecuente del jefe de la Escuadra, y con reposo y frescos alimentos sanó pronto la mayor parte; en honor de ellos se sacrificó una marrana, capturada seguramente en las islas de los Ladrones. El nombre actual de este islote desierto: Isla Encantada, es expresivo del medio escogido por Magallanes como sanatorio.

Cordiales fueron las relaciones entre los isleños de Samar y la gente de la Escuadra española; a cambio de las acostumbradas bagatelas recibieron los españoles buena cantidad de víveres: bananas y cocos en abundancia, vino de palmera, naranjas, arroz y hasta un gallo. Quedaron admirados los peninsulares de los recursos que proporcionaba la palmera cocotera: de las incisiones de su copa brotaba gota a gota un licor parecido al mosto, que se utilizaba como vino; con la primera cubierta de su fruto trenzaban cuerdas para amarrar sus barcas, y utilizaban también el polvo tostado de su dura corteza; la médula blanca se comía como pan con la carne y pescado; y el agua de coco bebíase como golosina y estimulante. Para obtener el aceite de coco dejaban pudrir la médula con el agua y después de cocida resultaba un aceite espeso como la manteca. Para obtener vinagre, dejaban al sol el agua o licor del coco, volviéndose ácido en seguida, y semejante al vinagre que se hace con vino blanco. «También nosotros hicimos un licor que se parecía a la leche de cabra, raspando la médula, remojándola en su mismo licor y pasándola en seguida por un lienzo».

Después de ocho días de agradable estancia en Samar, reemprenden la navegación. Por cierto que en este punto estuvo en peligro la vida de Pigafetta; resbaló sobre una jarcia mojada por la lluvia y cayó al mar en ocasión en que nadie lo veía; por fortuna, el cabo pendiente de una vela se ofreció a su vista, que fué tanto como ofrecerse a sus manos. A sus fuertes gritos acudieron algunos con el esquiife, y lo salvaron. Siguiendo rumbo Oeste y Sudoeste, vieron diferentes islas, y por el estrecho de Surigao aportaron a una grande, que debe identificarse con la actual isla de Leyte, la Seilani, de Albo, la Butuan, de Pigafetta. La costean en parte, y entran en relación con alguno de sus reyezuelos, gracias a los buenos oficios de un esclavo de Magallanes, llamado Enrique de Malaca, cuya lengua era entendida en Filipinas. Era natural de Malaca o de Sumatra, y lo había comprado su dueño cuando estuvo al servicio de Portugal en las Indias. Por el Rey de Massana se informa Magallanes de la existencia del puerto e isla de Cebú, bueno aquél para avituallarse e iniciar serias relaciones comerciales. Ya estaba, pues, señalado el objetivo cuando en la isla de Leyte se dieron a la vela. Antes de hacerlo se organiza una solemne misa en tierra, y se planta una elevada cruz en sitio bien visible de la isla, y no lejos de su litoral.

Con rumbo «Sudoeste cuarta del Sur embocamos en una canal de dos islas, y la una se llama Matan y la otra Subu». Copiamos estas palabras de Francisco Albo, cuyo Diario, como derrotero, es más exacto y técnico que el de Pigafetta, para demostrar que Magallanes llegó a la isla de Cebú no desde la isla de Mindanao, como han pretendido muchos, sino partiendo de otra, probablemente de la de Leyte.

El 7 de Abril entra la Escuadra española en el puerto de igual nombre que la isla. Antes, habían visto muchas aldeas marítimas con casas y edificios cons-

truídos sobre troncos verticales, a modo de palafitos. Cuando se acercaron a la ciudad y puerto de Cebú se izaron todos los pabellones, se amainaron velas, y se disparó en descarga cerrada toda la artillería, con el consiguiente susto de los isleños. Inmediatamente Magallanes envía un embajador al Rey de Cebú. Es recibido por el Rey rodeado de una inmensa multitud, alarmada por el estruendo de las bombardas. Por medio del esclavo Enrique y de un comerciante musulmán, procedente de Siam, y huésped desde hacía unos días de la isla, a donde había arribado en busca de esclavos y oro, fué fácil la conversación entre el diputado de Magallanes y el poderoso reyezuelo. A la noticia de que todos los navíos que entraban en su puerto para comerciar, estaban obligados a pagarle un impuesto, se le contestó haciéndole ver el omnímodo poder del Rey de España, y que su Escuadra no podía estar sometida a ninguna alcabala. Al día siguiente, cuando ya el Rey estaba informado de las buenas intenciones, por su colega el de Massana, del jefe de la Escuadra, se estipuló el correspondiente Tratado entre el Rey de Cebú y Magallanes; quedaba asegurado por él a los españoles el monopolio comercial con la isla. Fué refrendado el acuerdo y asegurada la amistad, por cambio de sangre y de regalos entre Magallanes y el Rey. Al Tratado de comercio siguió otro de alianza con España.

Pigafetta fué el encargado de llevar las ofrendas del capitán general al Rey de Cebú; consistían: en una túnica a la turca de seda amarilla y violeta, un gorro rojo, varios hilos con cuentas de cristal, todo en un plato de plata, y dos tazas de vidrio dorado. Recibió el regalo «sentado en el suelo sobre una esterilla de palma. Desnudo del todo, excepto las partes naturales, cubiertas con una tela de algodón, un velo bordado a mano alrededor de la cabeza, un valioso collar, y en las orejas grandes aretes de oro ro-

deados de piedras preciosas. Era pequeño, gordo y pintado caprichosamente a fuego. A su lado, sobre otra esterilla, había dos vasos de porcelana con huevos de tortuga, que estaba comiendo, y delante tenía cuatro cántaros de vino de palmera, cubiertos con plantas aromáticas. En cada uno de los cántaros había una caña hueca, por la que chupaba cuando quería beber». Correspondió al regalo de Magallanes con valioso donativo de joyas: pendientes de oro muy grandes, dos brazaletes y dos ajorcas de oro, adornados con piedras preciosas.

Poco tiempo después, nueva ocasión se presenta al italiano de ver de cerca y hablar al cortés Rey de Cebú; con motivo de pedirle permiso para enterrar en la isla a Martín Barrena y Juan de Aroche, sobresaliente de la nao «Victoria». No hay que decir que fué concedido, y se consagró como cementerio cristiano la plaza de la ciudad. Con estas dos embajadas, tuvo Pigafetta momentos propicios de observar a su gusto, y de preguntar, por medio del intérprete, a placer; noticias que lleva luego a su Diario.

A los españoles, y gentes a su servicio, no les bastaba con obtener ventajas de orden material en los países ultramarítimos y paganos; se imponían a su corazón aquellas normas generosas que Isabel la Católica había vinculado a los primeros descubridores; un afán de catequesis y de propagación de la fe cristiana. Con esta base pudo construir España su ecuménico imperio espiritual. En lugar de los jalones heráldicos, signos de posesión empleados por otros pueblos, España clavaba en las tierras incógnitas la Cruz, signo de redención de todos los hombres. La labor misional de los españoles comenzó en la isla de Cebú, en vista de propiciatorias circunstancias, a la vez que la política y comercial. Se explicó desde el primer momento a su Rey, como al de Massana, las ventajas de hacerse cristiano; de destruir sus ído-

los sustituyéndolo por la cruz, y algunos de los misterios y deberes de la religión cristiana. No tardó mucho en manifestar su deseo de hacerse cristiano el Rey de Cebú; su ejemplo fué seguido por la Reina y muchos más habitantes de la isla y otras vecinas. El 14 de Abril tuvo lugar la vistosa ceremonia del bautismo del Rey y de los primeros neófitos; sobre un elevado tablado, a vista de compacta multitud, recibió aquél, vestido enteramente de blanco, el agua salvadora. Se le impuso el nombre de Carlos; a la Reina, el de Juana; el de Catalina, a la mujer del Príncipe heredero, y el de Isabel, a la Reina de Masana. Más de ochocientos indígenas se bautizaron aquel día, y continuáronlo haciendo constantemente en días sucesivos. Una pequeña imagen de la Virgen con el Niño Jesús, que se le regaló a la Reina el día de su bautizo, la encontraron intacta los primeros misioneros-sacerdotes que arribaron a la isla de Cebú el año 1578; éstos la expusieron a la veneración, y dieron el nombre de Jesús a la ciudad que construyeron en el lugar del hallazgo.

Al objeto de organizar el comercio en la isla de Cebú, abrieron los españoles un gran almacén, como centro de contratación al por mayor. Estaba custodiado por cuatro hombres. Ante sus mercancías expuestas quedaban extasiados y boquiabiertos los isleños. Allí acudían presurosos todos a hacer sus trueques. «Por objetos de bronce, hierro y otros metales nos daban oro. Nuestras joyas y otras bagatelas se convertían en arroz, en cerdos, en cabras y otros comestibles. Por catorce libras de hierro nos daban diez piezas de oro, de un valor equivalente a ducado y medio cada una. El capitán general prohibió que se demostrase demasiada codicia por el oro; sin esta orden cada marinero hubiera vendido todo lo que poseía para procurarse este metal, lo que hubiera arruinado para siempre nuestro comercio». La abundan-

cia de víveres en la isla de Cebú explica la poca estima de los mismos en las transacciones mercantiles. Además de los animales citados, se comían también perros y gatos. La carne de cerdo, en cambio, no se consumía sin previa purificación del animal; ceremonia que sólo podían realizar las mujeres ancianas. Producía la isla gran cantidad de arroz, mijo, maíz, naranjas, limones, cañas de azúcar, cocos, calabazas, ajos, jengibre, miel, etc. Su riqueza armonizaba con la hospitalidad de sus habitantes; a cualquier hora, cuando los españoles bajaban a tierra, eran invitados a comer y a beber; siempre tenían la mesa puesta y a punto las cañas de succionar el vino de palmera, el cual era consumido en grandes cantidades, en razón a que los indígenas cargaban mucho de sal sus guisos.

IV

Un estrecho canal separa la isla de Cebú de la mucho menos extensa isla de Mactan; donde hoy reposan los restos mortales del inmortal viajero Hernando de Magallanes.

Cuando las conversiones en masa al cristianismo de los infieles de Cebú e islas vecinas, saltó a la vista de las huestes magallánicas que ni un solo habitante de Bulaia, ciudad de la isla de Mactan, aceptó la doctrina de Cristo. Cara pagó su contumacia; sus ídolos, y con sus ídolos la ciudad toda, fueron quemados.

Dos caciques compartían violentamente el dominio de la isla: Zula, adicto a Magallanes, y Cilapulapu, rebelde a las intimaciones del jefe portugués, y en cuyo dominio radicaban las cenizas de la destruida ciudad de Bulaia. Por esto puede comprenderse lo fácilmente que hace suya Magallanes la causa del cacique o rey tributario.

El 26 de Abril de 1520, recibe de Zula el obsequio de dos cabras; el recado de no poder enviarle otros tributos que le había ofrecido por causa del insurgente Cilapulapu; y la promesa de someter y subyugar a su rival si quería ayudarle solamente con una chalupa de hombres armados. Esto bastó a Magallanes para poner en vías de obra un proyecto que acariciaba hacía días. Era demasiado el atrevimiento de aquel jefecillo y había que castigarlo; modo también

de mantener su prestigio de capitán en aquellas islas.

Determina Magallanes ir en persona, y con tres chalupas. Dice Pigafetta que le rogaron los suyos que no fuese; «pero contestó que un buen pastor no debe nunca abandonar a su rebaño». Los expedicionarios, que formaban un total de sesenta hombres, con casco y coraza, salieron a media noche. El Rey de Cebú y otros indígenas principales les seguían en balangués o piraguas. Tres horas antes de amanecer llegaron al puerto de igual nombre que la isla; desde aquí envió Magallanes un emisario a Cilapulapu y los suyos, invitándole a la obediencia y a pagar el tributo correspondiente, conminándole con el empuje de sus lanzas. No hicieron caso los isleños de esta amenaza; también ellos tenían lanzas, aunque fuesen de cañas y de estacas aguzadas al fuego. Astutamente suplicaron a Magallanes que no les atacase de noche, porque esperaban refuerzos con el día, a fin de encoraginarlo y que hiciera lo contrario, con lo que hubieran dado buena cuenta del ejército de Magallanes los fosos escavados entre la orilla del mar y el poblado de los rebeldes.

Magallanes, seguro de su fuerza y celoso de no compartir el triunfo de los suyos con otros, no admite ninguna ayuda indígena. Al hacerse de día, abandonaron las canoas, dejando al cuidado de las mismas once hombres; con el resto, compuesto de cuarenta y nueve, llega chapoteando a la orilla. En fiero combate se debatieron contra una masa mucho mayor de isleños, divididos en tres grupos. «Confiando en la superioridad del número, nos arrojaban nubes de lanzas y estacas agudizadas a fuego, piedras y hasta tierra, siéndonos muy difícil defendernos. Algunos lanzaron estacas con punta de hierro contra nuestro capitán general, quien, para alejarles e intimidarlos, ordenó que incendiásemos sus casas, lo que hicimos inmediatamente. Al ver las llamas se enfurecieron y en-

carnizaron aún más; corrieron algunos a sofocar el incendio y mataron a dos de los nuestros en la plaza. Su número parecía aumentar, así como la impetuosidad con que nos acometían. Una flecha envenenada atravesó la pierna al capitán, que mandó la retirada en orden; pero la mayor parte de los nuestros huyeron precipitadamente, quedando sólo siete u ocho con el capitán. Comprendiendo los indios que sus golpes a la cabeza o al cuerpo no nos dañaban por la protección de la armadura, pero que las piernas estaban indefensas, a ellas nos tiraron flechas, lanzas y piedras, tan abundantes que no pudimos resistir. Las bombardas que llevábamos en las chalupas eran inútiles, porque los arrecifes impedían acercarse bastante. Nos retiramos lentamente, combatiendo siempre, y estábamos a tiro de ballesta, con agua hasta las rodillas, cuando los isleños, siempre a nuestros alcances, volvieron a coger y nos arrojaron hasta cinco o seis veces la misma lanza. Como conocían a nuestro capitán, contra él principalmente dirigían los ataques, y por dos veces le derribaron el casco; sin embargo, se mantuvo firme mientras combatíamos rodeándole. Duró el desigual combate casi una hora. En fin, un isleño logró poner la punta de la lanza en la frente del capitán, quien, furioso, le atravesó con la suya, dejándosela clavada. Quiso sacar la espada, pero no pudo, por estar gravemente herido en el brazo derecho; diéronse cuenta los indios, y uno de ellos, asestándole un sablazo en la pierna izquierda, le hizo caer de cara, arrojándose entonces contra él. Así murió nuestro guía, nuestra luz y nuestro sostén». Ocurría esto el 27 de Abril de 1520.

Murió Magallanes cuando, por su audacia, energía y tenacidad, cualidades que hay que reconocerle, estaba próximo a alcanzar la final meta de su viaje. Con la satisfacción del descubrimiento que inmorta-

lizó su nombre, y de haber clavado el signo de su religión y el de España, su patria adoptiva, en un alejado archipiélago, vestíbulo de las Molucas, pero con la amarga tristeza de no ver en sus últimos momentos ni una sola cara amiga. Sus soldados nada hicieron por salvar a su jefe y se precipitaron más de la cuenta al retirarse, chapoteando, a las embarcaciones para ponerse a salvo. Murió Magallanes por alardear de la fuerza que le daban la superioridad de sus armas y el arrojo de sus soldados; sobrado de ánimo, quiso ser el primero en el peligro y no admitió la ayuda del Rey de Cebú y otros. A los indígenas amigos prohibiéndoles terminantemente que pelearan en su favor; no quiso aliados, sino testigos de sus hazañas.

El fiero y desigual combate del 27 de Abril de 1520, tuvo como resultado inmediato, además de la muerte del jefe, la de siete de su partida; entre ellos, la del criado de Magallanes, Cristóbal Rabelo, a la sazón capitán de la nao «Victoria». Aparte de esto, pocos salvaron sin heridas. Fueron inútiles las gestiones que se hicieron para rescatar el cadáver de Magallanes; las llevó, con aparente sinceridad, el Rey de Cebú; a las promesas que se hicieron a los isleños de entregarles cuantas mercancías demandasen a cambio de los preciados restos, respondieron con la negativa más rotunda; no querían desprenderse del más valioso trofeo de su victoria.

La empresa dirigida por Magallanes es por sí sola suficiente para acreditarle de atrevido nauta e inmortalizar su nombre. No tratamos de añadir laureles a los muchos y merecidos que consiguió, sino satisfacer la curiosidad del lector en lo referente a lo que llama Fernández de Navarrete bibliografía de Magallanes.

Algunos escritores y eruditos, como Nicolás Antonio, Andrés González de Barcia, Antonio León Pi-

nelo y Diego de Barbosa, colocan a Magallanes entre los escritores de Náutica, atribuyéndole unas Efemérides, Derrotero o Diario de su navegación, cuyo manuscrito original, dicen, estuvo en poder del cosmógrafo de la Casa de Contratación, Antonio Moreno.

Fernández Navarrete, en una de sus incansables búsquedas bibliográficas, encontró en la Biblioteca de San Isidro, de Madrid, y en el año 1793, un manuscrito original, cuya copia se encuentra en el Depósito Hidrográfico, con este largo título: Descripción de los reinos, costas, puertos e islas que hay en el mar de la India Oriental desde el cabo de Buena Esperanza hasta la China: de los usos y costumbres de sus naturales; su gobierno, religión, comercio y navegación, y de los frutos y efectos que producen aquellas vastas regiones, con otras noticias muy curiosas: compuesto por Fernando Magallanes, piloto portugués, que lo vió y anduvo todo. Del estudio de este manuscrito puede deducirse que, aunque Magallanes sea el autor primitivo de esta Descripción, ha sido posteriormente interpolada y añadida con varias noticias de otros viajeros y navegantes.

CAPITULO VIII

I

FÁCILMENTE podemos calcular la impresión que produjo en los tripulantes de la Escuadra española la muerte de Magallanes. Los identificados con él, los resignados a su mando, y aun los resentidos, todos a una reconocían los méritos indiscutibles del jefe que acababan de perder. Los pusilánimes se lamentaban de este modo: si Magallanes les había conducido tan bien por mares para él desconocidos y por la ignota ruta del Pacífico, ¿qué hubiera sido en lo que faltaba por recorrer, que era en su mayor parte familiar para el ilustre navegante? En efecto, todos estaban convencidos de que era escasa la distancia que separaba el archipiélago de San Lázaro de las islas de las Especies; y todos sabían que desde aquí, o al menos desde sus proximidades, a Europa era ruta conocida y hecha por el ilustre muerto, cuando estuvo al servicio de Portugal. Los confusos y atolondrados recuperaron ánimos cuando oyeron de labios más esforzados, que todavía, entre la gente de la Armada, quedaba alguien conocedor de las Molucas y de la ruta entre estas islas y Europa; y que aun a falta de esto no había que perder la fe; Dios, que les había salvado de tanto peligro, les depararía el hombre necesario para terminar con éxito brillante la gigantesca empresa que habían acometido. Los que así hablaban parecían presentir la he-

roica gesta del guipuzcoano Juan Sebastián del Cano.

Por fin, ante la necesidad de actuar pronto y decididamente se tranquilizaron todos. Fué resolución unánime, ante sonrisas inequívocas de satisfacción y gestos de matonismo de cobardes indígenas, considerados hasta entonces como afectos a España, transportar las mercancías del almacén a los navíos, y así se hizo inmediatamente, en previsión de lo que pudiera ocurrir. Por convivencia con los isleños de Cebú se sabía que era tanta su hospitalidad como vivo el deseo de apropiarse de lo que los españoles guardaban. Acuciados por éste, se les suponía capaces, sobre todo después de ver que los europeos no eran invencibles y que no les hacían invulnerables sus fuertes armaduras, de intentar un saqueo.

También fué fácil el acuerdo para la sustitución del mando supremo de la Escuadra; recayó en Duarte Barbosa y Juan Rodríguez Serrano, portugués uno y español el otro, y capitanes de la «Trinidad» y «Concepción», respectivamente. Del mando de la «Victoria» se encargó el portugués Luis Alonso, vecino de Ayamonte y sobresaliente de la nave «Trinidad».

Luego de aseguradas las mercancías y víveres en las bodegas de las naves, y de renovados los mandos nada tenían que hacer en Cebú. Tanto más, cuanto que después de la muerte de Magallanes el panorama había cambiado en lo que se refiere a la actitud de sus habitantes: había cesado en ellos el fervor cristiano; reaparecido los ídolos escondidos; vuelto a hacer gala de ciertas prácticas demostrativas de desenfrenada lujuria en sus mujeres, incompatibles con la moral de Cristo; y a mostrarse ante los europeos desenfadados o huidizos. Ante tal espectáculo, no hay que decir que la gente de la Armada menudeaba poco sus paseos por la isla, y que pasaba gran parte del tiempo a bordo de sus naves. A todo esto

hay que añadir, para que la desconfianza de los españoles fuera mayor y más incómoda su postura, las noticias recibidas de la isla Mactan: el reyezuelo Zula, motivante de la desgraciada expedición y animador inconsciente del heroísmo de Magallanes, había hecho las paces con Cilapulapu, y demostraba ante él rendimiento y pleitesía inesperados. Toda su adhesión a España y su hostilidad a su copartícipe en el dominio de la isla había venido a tierra. Los más suspicaces hasta pensaban si no fué una argucia la petición de ayuda que le envió a Magallanes. Con impaciencia, pues, se esperaba la orden de levar anclas. ¡Por desgracia llegó demasiado tarde para evitar una tragedia todavía más cruenta que la de la isla Mactan y del día 27 de Abril de 1520!

* * *

En la mañana del primero de Mayo se presenta ante los capitanes de la Escuadra un emisario del Rey de Cebú, para decirles que su Monarca tenía preparado un regalo de piedras preciosas para el Rey de España, y que al efecto de entregárselas les rogaban viniesen a comer con él acompañados de su séquito. No faltaron algunos suspicaces que menearon la cabeza con aire de desconfianza ante aquella inesperada ofrenda y convite. ¿Pero acaso, opinaron los más, cabía desconfiar del Rey Pablo, que había dado muestras de sincero pesar por la muerte del jefe, y había vertido abundantes lágrimas al contemplar el funesto desenlace de la batalla? ¿No estaban presentes sus reiteradas gestiones, en nombre de los españoles, para recuperar el cadáver de Magallanes? ¿Y qué decir de su reiterada adhesión a España en las horas que siguieron a la tragedia de Mactan? Asegurados con estas y otras razones de que la fidelidad del Rey de Cebú no era tan quebradiza como la de Zula, los mandos, acompañados de un grupo

numeroso, salieron para el palacio del Rey, a fin de recibir de sus manos el regalo y saborear las viandas de su mesa. Mediado era el banquete cuando irrumpió en la sala verdadero tropel de isleños armados. Rápidos como flechas, adoptan convenientes posiciones para el ataque contra los inermes y desprevenidos comensales, y son muertos veintitrés o veinticuatro, entre ellos los tres capitanes de la Escuadra, y el astrónomo San Martín, de Sevilla. Pigafetta era de los invitados, pero no fué por tener una pequeña herida en el rostro, que había recibido en el combate de Mactan. El único que salió indemne del funesto banquete fué Enrique de Malaca, el intérprete y esclavo de Magallanes.

También Juan de Carvallo era de los invitados. Con un poco de retraso, respecto a los demás, se dirigía, acompañado de su ayudante, hacia el palacio del Rey, cuando vió algo que le hizo entrar en sospecha y desistir de su propósito: el capellán de la Armada era conducido casi a la fuerza por el enfermo que había sido curado milagrosamente, no con rumbo al palacio, sino hacia la casa donde tuvo lugar el milagro.

Había acontecido éste en los días de los bautizos en masa. Algunos neófitos continuaban sacrificando a sus antiguos ídolos; a la extrañeza de Magallanes contestaron que no sacrificaban por ellos, sino por un enfermo, cuya salud esperaban de los ídolos. Era el doliente, hermano del príncipe, considerado como el hombre más sabio y más valiente de la isla; había perdido el habla desde hacía cuatro días. A esto replicó el capitán que respondía de la salud del enfermo si se bautizaba y quemaban los ídolos. Poco después se organizaba hacia la casa del príncipe la marcha del capitán, seguido de numeroso cortejo, en el que no faltaba ni el Rey de Cebú. Al enfermo se le bautizó, y en seguida se aperciben todos los presen-

tes de su mejoría. También tomaron el agua purificadora dos de sus mujeres y diez hijos. «Fuimos todos testigos de vista de este milagro, dando gracias a Dios, especialmente el capitán».

El curado milagrosamente, según su opinión y la de los demás, no podía olvidar la providencial intervención del capellán de la Escuadra; cuando por ciertos indicios presumió que algo, no bueno, se intentaba contra los europeos, ya que no a todos, porque era imposible, procura poner al abrigo de malas intenciones a aquel que le salvó la vida y abrió a su espíritu un insospechado mundo espiritual. He aquí la causa de que el sacerdote Bernardo Calmeta fuera desviado de su camino; y éste, el indicio que determinó a Juan Carvallo y su ayudante a renunciar al convite y a volver pausadamente hacia las naves. Apenas llegados a éstas se oyeron gritos desgarradores, y vieron no lejos de la playa a Juan Rodríguez Serrano, con señales de estar herido gravemente y rodeado de isleños dispuestos a rematarle. Haciendo esfuerzos inauditos, contó a los de a bordo lo sucedido en el terrible banquete, y cómo él había podido escapar de la matanza, aunque en mala guisa. Suplicó también que no se disparase, por no empeorar su situación, y que se le rescatase por mercancías. No fué oído, y a todo escape se levaron anclas. Tal prisa se apoderó de todos, y principalmente de Juan Carvallo, por alejarse de la isla funesta, que dejaron abandonado a su triste suerte al infortunado Rodríguez Serrano.

La traición del Rey de Cebú fué una consecuencia natural de la tragedia de Mactan. Su conversión al cristianismo, como tantas otras, había respondido, no a un estado de convencimiento, sino de miedo y deseo de adulación a los que consideraba poderosos e

invencibles. En su espíritu se operó, a raíz del desgraciado combate del 27 de Abril, un fenómeno semejante al ocurrido en la mayor parte de sus súbditos. Testigo de la derrota de Magallanes y su hueste, perdió el miedo a los europeos, y con el miedo el respeto y amor de la víspera. Comprendió que nada le ganaría tanto la voluntad del Rey enemigo de Mactán, soberbio y vengativo, como ayudarle a rematar traídoramente a los decaídos expedicionarios; para lograrlo urdió la celada dicha. Por su parte, los simulados neófitos de Cebú no necesitaron otro excitante que el instinto de defensa para proceder tan alevosamente, como lo hicieron, contra el grupo principal de los expedicionarios europeos.

Sin embargo, el caballero Pigafetta, y con él Juan Sebastián del Cano, en su declaración prestada ante el alcalde Leguizano, atribuyen la tragedia del 1.º de Mayo al espíritu ruin y vengativo del esclavo de Magallanes, Enrique de Malaca. También son de esta opinión Maximiliano de Transilvania, y los historiadores Francisco López de Gómara y Gonzalo Fernández de Oviedo. En cambio, el cronista Herrera dice que fué una traición que el Rey cristiano hizo instado por los otros cuatro reyes, los cuales le habían amenazado de muerte si él no mataba a los castellanos y les tomaba las naves.

Con respecto a la supuesta traición del esclavo de Magallanes dice así Pigafetta: «Enrique, nuestro intérprete, el esclavo de Magallanes, resultó ligeramente herido en el combate, lo que le sirvió de pretexto para no bajar a tierra, donde se necesitaban sus servicios, y pasaba el día entero ocioso, tumbado en su estera. Odoardo Barbosa, gobernador del navío que antes mandaba Magallanes, le reprendió severamente, advirtiéndole que, a pesar de la muerte de su amo, continuaba siendo esclavo, y que a nuestra vuelta a España le entregaría a doña Beatriz, viuda de Ma-

gallanes, amenazándole con azotarle si inmediatamente no bajaba a tierra para el servicio de la escuadra. El esclavo se levantó tranquilamente, como si no hubiera oído las injurias y amenazas del gobernador, y una vez en tierra, fué a casa del Rey cristiano, a quien dijo que esperábamos partir a poco, y que, si quería seguir su consejo, podría apoderarse de los navíos con todas sus mercancías. El Rey le escuchó favorablemente, y urdieron juntos la traición. Volvió en seguida el esclavo a bordo, y mostró más actividad e inteligencia que antes».

Cosa parecida viene a decir Juan Sebastián del Cano en contestación a las preguntas que a él, como a otros, hizo Leguizano: «después de la muerte de Magallanes huyeron de aquella isla porque les mataron veintisiete hombres con tres capitanes por una traición que hizo un esclavo de Fernando de Magallanes, e se fueron a las otras islas...; e que la causa porque el esclavo hizo la traición fué porque Duarte de Barbosa le llamó perro»...

Como ya dijimos, los sicarios del Rey de Cebú exceptúan de su impetuoso ataque a Enrique de Malaca. Cabria, pues, admitir como testimonios veraces los de Pigafetta y del Cano; pero no parece verosímil que los resentimientos de Enrique de Malaca contra Duarte de Barbosa justificaran una venganza contra toda la Escuadra. El respeto a la integridad anatómica del esclavo pudo ser debido a la promesa, tan rápida como el ataque, que hizo a los isleños de pasarse a su partido, e inmediato contento del Rey por tal cosa, a causa de la admiración que los pueblos inferiores tienen por un intérprete.

II

De huída puede calificarse la salida de la escuadra española de las aguas de Cebú. Tan precipitada fué, que no se preocupan sus tripulantes de cubrir las vacantes capitanías, ni de atender, por humanitarismo, los ruegos angustiosos de José Rodríguez Serrano. La pérdida de Duarte Barbosa parecía la más sensible, en razón a que había estado en las Molucas y conocía la ruta del Cabo.

La escala en la isla Bohol, a donde arribaron con rumbo Nordeste, se señala en la historia del famoso viaje por dos acontecimientos: por la renovación de mandos, y por el abandono de la nave «Concepción». Fué elegido jefe supremo y a la vez capitán de la «Trinidad», Juan Carvallo; el mando de la «Victoria» se confía al alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa. La «Concepción», que era la nave más vieja y gastada, se condenó al fuego, no sin pasar antes a las otras las jarcias, pertrechos, armamento y demás cosas aprovechables. No era necesaria, porque la gente se había reducido mucho; se contaban desde la salida de España setenta y dos bajas. Desde entonces forma parte de la tripulación de la «Victoria» el maestre Juan Sebastián del Cano.

Sin bajar a tierra, ni entablar la menor relación con los indígenas, abandonó la flota al mando de Carvallo la isla de Bohol. Arriba después a la gran isla filipina de Mindanao, en la zona de la bahía de

Chipit, del río de este nombre, de corto y poco extenso valle. Apenas anclados reciben la visita del Rey o cacique de la región, que para dar una prueba de amistad y alianza, saca sangre de su mano izquierda y se unta con ella el pecho y la punta de la lengua; los españoles, presentes a la visita, repiten la curiosa ceremonia, que ya no era nueva para ellos. A pesar de esto, la escala en Chipit no duró más que el tiempo necesario para la excursión de Pigafetta hacia el interior de la región. Lo hizo acompañado del Rey y de otros muchos, remontando las aguas del río Chipit hasta la casa del Monarca; y desde aquí, paseando y curioseando a su sabor por el interior de la isla, pudo observar poblados y cultivos. La mesa del Rey la encontró bien frugal: pescado muy salado, pasta de arroz partida en trozos como si fuera pan, cañas de azúcar y vino de palma. Visita también a la Reina, cuya morada estaba en la cima de una montaña; entretenía sus ocios tejiendo esteras de palma y tocando timbales. La servidumbre eran esclavos de ambos sexos. Así resume sus impresiones Pigafetta: «Encontré en la isla cerdos, cabras, arroz, jengibre y todo lo que vimos en las otras. Pero lo que abunda más es el oro. Me señalaron por gestos unos vallecitos, dándome a entender que en ellos había más oro que pelo teníamos en la cabeza; pero que, no teniendo hierro, se necesitaba un gran trabajo para explotarlo, y habían renunciado a ello».

En la travesía del mar de Joló o de Mindanao, que así se llama el cuadrangular comprendido entre los dos apéndices occidentales del archipiélago filipino, encuentran y hacen breve escala en la isla de Kagan-Sulu. No tenía otros pobladores que desterrados de la isla de Borneo, quizá molestos huéspedes o rebelados súbditos de algún reyezuelo árabe de la gran isla últimamente citada. No les faltaban abundantes y variadas armas, sin olvidar la yerba para envene-

nar las flechas; por esto y por la escasez de víveres en la isla, no alargó mucho su estancia en ella la flota española.

La despensa de las naves españolas no estaba muy abastecida. Como no se refuerza ni en la isla de Bohol, ni en la de Mindanao, ni en Kagayan, ya en la travesía del mar de Joló se notan síntomas de escasez, la cual llegó a convertirse en tal penuria, que estuvieron a veces a punto de abandonar los navíos y establecerse en cualquier tierra para terminar allí sus días. Todo cambió con la llegada a la isla de Palaoan o Puluán, como le llaman respectivamente Pigafetta y Albo, y que según las determinaciones de este último, no puede ser otra que la isla de Balábac, situadas al Sur de la alargada de Paragua. En la citada isla se aprovisionaron bien de arroz, y fácilmente, por la hospitalidad cariñosa que les dispensa su Rey o cacique. La experiencia les había enseñado que el arroz era el alimento que mejor se conservaba, y el más práctico para la gente de a bordo. De aquí su interés en proveerse en abundancia de esta mercancía. Prescindieron del rescate de otras más valiosas, ya que había que reservarse para las islas Molucas, en cuya vecindad se consideraban.

La isla de Balábac fué para los expedicionarios verdadera tierra de promisión; aparte del arroz, sus habitantes les proporcionan cerdos, cabras, pollos, gallinas y bananas de muchas clases y tamaños. «Algunas de un codo de largo y gruesas como el brazo; otras de un palmo de largo, y otras más pequeñas, que eran las mejores». También degustaron el «arrach», vino más fuerte y mejor que el de palmera, obtenido del arroz.

Después de atravesar el estrecho de Balábac, peligroso por sus altos fondos y bancos de arena, hasta el punto que uno de éstos es denominado «Banco del Gran Peligro», se ofrece a la vista de la Flota es-

pañola la gran isla de Borneo, o sea la isla de Borneo. Como era difícil el abordaje a la misma, por causa de los arrecifes litorales, la costean hasta topár con la adentrada escotadura donde se asentaba la ciudad del mismo nombre que la isla: la actual ciudad de Brunci. Llegaron a tiempo los expedicionarios; en el mismo momento en que anclaban en bahía segura se desencadenó una gran tempestad. Por cuestión de minutos fueron testigos de ella, y no víctimas.

La ciudad de Borneo, o Brunei, era el mayor poblado que veían los expedicionarios desde su salida de Sevilla. La formaban una agrupación de veinticinco mil palafitos, o casas de madera asentadas sobre pies derechos, a lo largo de calles y plazas que en la alta marea se convertían en canales y lagos. En la actualidad conserva esta misma fisonomía. Dominábala, a modo de acrópolis, el palacio del Rey, rodeado, en su conjunto de edificios y jardines, por gran muralla de gruesos ladrillos con barbacanas y cincuenta y seis bombardas de bronce. Tales bocas, que se dejaban oír con frecuencia, respondían del poder del Rey moro, Siripada. Dice de él Pigafetta: «Es muy gordo, y tendrá unos cuarenta años. Le sirven solamente mujeres, hijas de los principales habitantes de la isla. Nadie puede hablarle más que por medio de una cerbatana, como nos obligaron a hacerlo. Tiene diez escribas dedicados únicamente a escribir lo que le interesa, en cortezas muy delgadas de árbol, que llaman chiritoles. No sale nunca de su palacio, salvo para ir de caza». Los españoles fueron muy bien recibidos por este Rey, y de sus emisarios y del gobernador de la ciudad reciben numerosas atenciones. Hubo el correspondiente cambio de regalos, y ofertas de paz y buena amistad con los españoles; comidas pantagruélicas; ceremonias vistosas y lechos cómodos durante los dos días que pasaron los

expedicionarios en la ciudad del Rey Siripada. Bastante habían visto ya para calcular la riqueza del Monarca moro, beneficiado principalmente con el tráfico comercial, monopolio de la población musulmana de la isla.

Después de esto, los expedicionarios desde sus barcos anclados en la bahía de Brunei, pudieron contemplar otra ciudad mayor, habitada por indígenas, que los musulmanes llamaban gentiles, enemigos acérrimos del Rey Siripada. La guerra entre las dos ciudades, o entre gentiles y moros, era el estado de relación constante. Este cuadro de Borneo se repetía en todas las islas y archipiélagos de la región a donde llegaba el poder comercial árabe.

Fué motivo de gran alarma para los expedicionarios lo ocurrido el día 29 de Julio, cuando llevaban más de un mes anclados en la bahía de Borneo. Vióse rodeada la flota española de un modo imprevisto y rápido de gran cantidad de piraguas, de tungulis, «que son barcos pequeños», y de juncos, o barcos grandes de carga bien contruídos y con plataformas de bambú que sobrepasan las bordas. Temerosos los españoles y portugueses de su asalto, se abrieron paso entre el enjambre de embarcaciones, disparando sus cañones y otras armas, y precipitadamente salieron fuera de la bahía. En su huída se apoderan de cuatro juncos con rica carga de paños de algodón y seda, hachas, cuchillos y porcelanas; y además, del hijo del Rey de la isla de Luzón (Filipinas). Era el capitán general del Rey Siripada y volvía de conquistar la gran ciudad de Laoet, que por el Sur de Borneo miraba hacia la Gran Java, siendo tenido en mucho como enemigo de los gentiles o no musulmanes. Se trataba, pues, de un rehén de extraordinario valor, y a buen seguro que el Rey Suripada hubiera entregado por él cuanto se le hubiera pedido. El capitán de la Escuadra, Juan Carvallo, sin contar con nadie,

le puso en libertad, cohechado, como después se supo, por una fuerte suma de oro que se le prometió y de la que sólo él iba a beneficiarse. Quedaron entre los expedicionarios, como prisioneros, dieciséis personajes de la isla y tres mujeres. Hizo saber el Rey moro que el movimiento de embarcaciones, que tanto había alarmado a la escuadra española, iba dirigido exclusivamente contra los gentiles.

Atraídos por los encantos y abundancia de Borneo, o en evitación de presupuestas calamidades que pudieran ocurrir en su regreso a España, abandonaron la Armada, a poco de llegar a la isla, Juan y Mateo Griego, marineros de la nao «Victoria». Parece ser, por lo que dice Pigafetta, que quedaron al servicio del Rey Suripada, y con buena cantidad de mercancías que se apropiaron.

Si no en abierta hostilidad con el Rey Suripada, por lo menos en manifiesta desconfianza, abandonó las aguas de Borneo la Escuadra española. Al poco tiempo, un grave accidente de las naves, provocado por un alto fondo, les obliga a volver a un refugio de la misma isla o de algún islote próximo a su litoral, para ponerlas en condiciones de proseguir su marcha. Hubo que vencer dificultades sin cuento, y aun con el trabajo decidido e incesante de toda la tripulación transcurrieron más de cuarenta días antes de poder hacerse a la mar. Resultó lo más fatigoso la búsqueda y traída de madera, en razón a que el terreno estaba cubierto de zarzas y arbustos espinosos, y caminaban con los pies desnudos.

La azarosa vida de la flota española en su travesía por los archipiélagos de la Insulinda, y el latrocinio que imperaba en sus aguas, infunde y contagia a sus tripulantes un espíritu corsario que nada perdona y todo le parece buena presa. Bien entendido que esto no les hace olvidar su verdadero fin, y que sus presas no son otra cosa que medios de precaverse

y de alcanzar lo más pronto y fácilmente posible su gran objetivo. Así, navegando hacia la isla de Mindanao, se apoderan de un junco que aparte de valiosa carga conduía a un gran señor de aquellas islas, con su hermano y uno de sus hijos. Les emplazaron que en término de siete días pagaran por su rescate cuatrocientas medidas de arroz, veinte cerdos, otras tantas cabras y ciento cincuenta gallinas. A todo esto los rescatados añadieron espontáneamente cocos, bananas, cañas de azúcar y vino de palmera. A tal generosidad supieron responder debidamente los expedicionarios. Unos de otros se separan con votos de amistad.

Hacen escala en varios puntos de la isla de Mindanao; una vez, en el llamado puerto de la Caldera de Mindanao, a una legua, poco más o menos, de la actual ciudad de Zamboanga. En aquel lugar, probablemente, hubo modificación de mandos, y a partir de entonces aparece en destacado lugar entre los expedicionarios la ilustre figura de Juan Sebastián del Cano.

III

A la muerte de Magallanes, como ya dijimos, le sustituyeron, conjuntamente, en el mando de la flota Duarte de Barbosa y Juan Rodríguez Serrano; y cuando éstos fueron asesinados vilmente por los sicarios del traidor Rey de la isla Cebú, recayó el mando en Carvallo.

El mando de Carvallo adolecía de los mismos defectos y vicios que el de Magallanes: de no cumplir las instrucciones reales, y de exclusividad o tener en muy poco el consejo y parecer de los demás. Surgieron, como antaño, descontentos y críticas entre los tripulantes. Sin embargo, tan ansiosos estaban de tranquilidad y tan presente el recuerdo de San Julián, que aquellos descontentos y críticas no habrían cristalizado en resolución ninguna si nuevas causas de resentimiento no se hubieran añadido a las citadas. Olvidado por algunos el terror que a todos les había alentado en la rápida huída de Cebú, acusaban a Carvallo de no haber socorrido a su compadre Juan Rodríguez Serrano, abandonado en manos de sus asesinos. Y ahora venían a su memoria las imprecaciones de Rodríguez Serrano, rogando a Dios que el día del Juicio Final hiciera dar cuenta de su alma a Juan Carvallo; palabras de las que no se hizo mientes en aquel terrible momento. Pero había otras cosas en la conducta de Carvallo a él sólo imputables: la seguida con tres mujeres hechas prisioneras en las aguas de Bor-

neo; y sobre todo, la libertad que dió al hijo del Rey de Luzon, privando a todos de las ventajas de tan rico rehén, no por generosidad de corazón, lo que habría sido perdonado, sino para provecho personal. Juan de Carvallo resultaba un Magallanes sin grandeza. Un jefe demasiadopreciado de su mando, y ensombrecido por la cobardía, la inmoralidad y la avaricia. Estas feas cualidades le desprestigiaron y le hicieron antipático ante todos, absolutamente todos, sus subordinados. El parecer unánime hizo inútil la resistencia de uno sólo, y toda la conjuración quedó reducida a comunicar al indeseable jefe, que se le quitaba el mando «por los desaguisados y deservicios que contra S. M. hacía, según parecerá por el proceso que este testigo tiene». Son palabras estas últimas de Juan Sebastián del Cano.

Gonzalo Gómez de Espinosa fué elegido capitán de la «Trinidad»; Juan Sebastián del Cano, capitán de la «Victoria» a la vez que tesorero de todas las mercaderías; ambos, con el contador Martín Méndez, escribano de la nave «Victoria», compartían el supremo gobierno de la enflaquecida Armada. A nuevos jefes nuevas costumbres; inmediatamente de nombrados dieron a todos la derrota de las Molucas, y prometieron asentar en los libros correspondientes todos los rescates que se hicieran. Desde los primeros momentos se destaca como principal personaje de la Armada Juan Sebastián del Cano, por su destreza e inteligencia en el pilotaje y por la confianza que inspiraba su natural honradez.

IV

Ignoramos el año exacto del nacimiento de Juan Sebastián del Cano. Vino al mundo en Guetaria, pequeño pueblecito costero de Guipúzcoa. Fueron sus Padres Domingo Sebastián del Cano y Catalina del Puerto. Un hermano del gran navegante, Domingo, fué presbítero beneficiado de Guetaria.

Las aptitudes marineras de Juan Sebastián del Cano se forman y educan en la dura ocupación de la pesca, ocupación esencial entonces como ahora de los pueblos costeros del Cantábrico, unas veces litoral y otras de altura. También se forjan y templan al calor de los riesgos del comercio marítimo de contrabando con los puertos de Francia.

Buscando un horizonte de más amplitud a su competencia, orientó su actividad hacia la guerra marítima. La campaña africana dirigida y sufragada por el cardenal Cisneros, dió ocasión a del Cano a practicar sus usos guerreros en las conquistas de Orán Bugia y Trípoli (1509). También sirvió en la Flota al mando del Gran Capitán, en las campañas de Italia. En una y otra ocasión Juan Sebastián del Cano no limitó su actividad al hecho de alistarse como marino y actuar como tal, sino que se enganchó en las dos Flotas con una nave de doscientos toneles, de la que él era armador y patrono. En esta empresa consumió los ahorros de su trabajo y hasta su patrimonio familiar.

Por aquel entonces, era relativamente frecuente la no puntualidad en el pago de los servicios de guerra. Juan Sebastián del Cano fué una de las víctimas de esta costumbre. No recibiendo a tiempo la remuneración y prima acordada a sus servicios, y no contando con remanente para pagar a los que estaban a sus inmediatas órdenes, con objeto de atender a sus obligaciones pidió cierta cantidad a préstamo, hipotecando su barco, a unos mercaderes, vasallos del duque de Saboya. Vencido el plazo para la devolución de la cantidad prestada, y apurado Juan Sebastián del Cano por sus acreedores no tuvo otro remedio para liquidar sus trampas, que el de vender a aquéllos el barco con todo su equipo y armamento; era el único capital y la sola posibilidad que quedaba al desgraciado prestatario. Conocía perfectamente la responsabilidad adquirida con lo hecho, y a lo que se exponía; pero... de momento había resuelto su angustiosa situación.

La venta de navíos armados en guerra a extranjeros, aun cuando tuvieran carta de naturaleza española, era considerada como una traición a la Patria. Aún en los casos favorables, sobre el reo de tal delito recaían las penas siguientes: pagar como multa el precio que por la venta recibiese; confiscación de la mitad de sus bienes; y quedar su persona, que debía ser conducida presa a su costa, en la Corte, a merced del Soberano, que en aquellos tiempos no solía usar de piedad con los contraventores de sus disposiciones.

Con tales amenazas, nada de extraño tiene que Juan Sebastián del Cano, a su regreso a España, anduviera como huído y escondido. El temor de caer en las garras de la justicia le impide visitar a sus familiares de Guetaria. No podía pensar en aparecer por ningún sitio en que fuera conocido. Sevilla, ciudad que con el comercio de América comenzaba a ser el principal emporio del mundo, a donde acudían así

los que espiaban ocasiones de adquirir fama y riquezas, como los que en su barahunda querían escapar de las pesquisas de la Justicia, ofrece refugio adecuado a Juan Sebastián del Cano. Llegan hasta él, aquí, incesantes rumores sobre el proyecto magallánico. Espontáneamente, o por insinuantes palabras de alguien conocedor de su situación, surge en su mente el deseo de alistarse en el futuro viaje, que se le representa como ocasión propicia para la rehabilitación de su vida. No le faltaban ni conocimientos náuticos, ni decisión, ni espíritu aventurero.

Como siempre que se organizaba una expedición a descubrir, los encargados del enganche no reparaban mucho en los antecedentes de los individuos que se prestaban a la aventura. Si hubo ocasión en que se acudió a las cárceles en busca de gente, nada tiene de extraño, que aun conocida la situación de Juan Sebastián del Cano, no se parara mientes en ella, para aceptarlo en la tripulación de la Armada a la Especiería. Es más, seguro de su impunidad, créese que expuso a sus alistadores todos sus servicios, sin omisión de ningún detalle; y que éstos fueron reconocidos como valiosos, lo demuestra el hecho de que Juan Sebastián del Cano no fué aceptado como simple número o marinero en la cruzada magallánica, sino que se le concedió el importante cargo de maestro de la nao «Concepción». El cargo de maestro era de confianza; aparte de ser el segundo de a bordo, tenía como misión el orden interior de la nave, y el cuidado de la artillería, municiones y pertrechos.

Si los que alistaban gente para las Indias y expediciones a descubrir, excediéndose en su celo y con sobra de pazguatismo, hubieran prescindido de individuos de antecedentes no muy limpios, se hubieran perdido, en perjuicio de la obra de España, muchas iniciativas y aptitudes, y nuestra patria no podría hoy envanecerse de la grande y perdurable obra que rea-

lizara en el mundo extraeuropeo. Con un espíritu amplio y generoso, el más armónico con un Estado católico, se les decía a todos los enganchados: nada temáis de la sombra del pasado; todo queda liquidado ante la voluntad de servir a España en su gran obra de expansión. Nada se os echará en cara desde el momento que os alistéis; vuestras faltas anteriores quedan canceladas; y en la estimación de vuestra conducta y concesión de premios o mercedes, sólo pesará sobre el ánimo de los dispensadores vuestro comportamiento en la nueva vida que habéis escogido. Ahora bien, habréis de someteros, en el estado que voluntariamente elegisteis, a la disciplina que se os impone, y a las normas de conducta que se os traza; en el caso contrario, la ley será dura con vosotros. ¡De este modo cuántos españoles se redimieron! ¡Y cuántos talentos ignorados dieron de sí frutos de imponderable valor para la historia de España! ¿Qué hubiera sido de Juan Sebastián del Cano si no hubiese formado parte de la empresa magallánica, o si antes de admitirlo en ella hubiera sido sometido a una depuración, mezquina y estrecha, con empeño de bucear en su vida y de condenarlo por sus faltas anteriores?

Juan Sebastián del Cano, hombre de pocas palabras, como buen vasco, y de angulosa conversación, como las facciones de su rostro, toma escasa parte en las hablillas que preceden a la tragedia de San Julián; ni le distrajeron de su trabajo, ni se excedió en críticas a la busca de futuras prebendas, que los jefes de la conjuración contra Magallanes habían de repartir o imponer al día siguiente de su triunfo. Conforme con aquéllos, no se esforzaba en contraer méritos de antemano. Sin embargo, no pasaron desapercibidos la habilidad en el manejo de las armas, y en el mando, del callado y brusco guipuzcoano. Por el contrario, sus cualidades fueron reconocidas

especialmente por los promotores de la insurrección del puerto de San Julián. Recordemos que en aquel suceso fué a Juan Sebastián del Cano confiado el mando, militar por lo menos, de la nao «San Antonio». Ningún castigo le alcanzó por su complicidad en el levantamiento de San Julián.

Después del complot contra Magallanes, vuelve del Cano a la nao «Concepción», con el mismo cargo que antes. Cuando hubo que abandonarla en la isla de Bohol, pasa el guipuzcoano a formar parte de la tripulación de la «Victoria», con el cargo de siempre. Por último, en el puerto de la Caldera de Mindanao, del Cano asume, como dijimos, la capitanía de la «Victoria» y comparte con otros dos el mando supremo de la Escuadra.

CAPITULO IX

Es curioso el fenómeno que se da en la Escuadra española. Los miembros que la rigen aumentan a medida que merma su gente y el número de sus barcos. Cuando sale majestuosa de Sevilla, con sus cinco naves y cerca de trescientos tripulantes, sólo ostenta la categoría de jefe supremo, a despecho de las más o menos justificadas pretensiones de Juan de Cartagena, Hernando de Magallanes. A la muerte de éste, cuando ya se había reducido a tres el número de sus unidades y mermado bastante su gente, comparten el mando Rodríguez Serrano y Duarte de Barbosa. Después del mando único de Carvallo, y estando ya la Escuadra reducida a dos naves, y no en muy buen estado, se le impone el mando de Espinosa-del Cano-Méndez. Ahora bien, durante el tiempo escaso en que subsiste este triple mando, sólo es de derecho; la realidad era otra: el mando supremo de hecho, con la aquiescencia de todos, lo ejercía Juan Sebastián del Cano. Realízase de esta suerte el hecho corriente de que la personalidad más relevante, por sus cualidades de suficiencia y honradez, se imponga de modo natural, sin necesidad de actos jurídicos que así lo establezcan.

La flota del Cano, como puede llamársela desde este momento, al levar anclas de Caldera de Mindanao, sigue un rumbo paralelo y no muy alejado del

litoral sur de esta gran isla. En este recorrido, avistó algunas pequeñas islas; poblados a flote o constituidos exclusivamente de casas-botes; y plantaciones de canela. Se hizo, de pasada, alguna presa y rescate, y hubo también ofrendas a la Divinidad en los momentos angustiosos de una fuerte tempestad, ocurrida al anochecer del día 26 de Octubre de 1521.

En la isla de Sarangani, no lejos del extremo sur-oriental de Mindanao, capturaron a un piloto indígena, que desde entonces hace de práctico de la Armada, al objeto de enseñarle el camino o ruta hacia las islas Molucas. Por fin, después de descubrir buen número de islas e islotes, llegan a la meta del viaje, a las decantadas islas de las Especias. A su vista se produce el natural entusiasmo y regocijo entre los tripulantes; devotamente dieron las gracias a Dios, y atronaron el aire con el disparo de toda la artillería. «No debe extrañar nuestra gran alegría al ver estas islas, si se tiene en cuenta que hacía veintisiete meses menos dos días que corríamos los mares y que habíamos visitado una infinidad de islas, buscando siempre las Malucco. Los portugueses han propalado que las islas Malucco están situadas en medio de un mar innavegable a causa de los arrecifes que se encuentran por todas partes y de la atmósfera nebulosa y empañada de espesas nieblas; sin embargo, es todo lo contrario, y nunca, hasta las mismas Malucco, hubo menos de cien brazas de agua».

La impostura de los portugueses, de que tanto se extraña Pigafetta, y hace de ella párrafo aparte en su libro, no tiene nada de particular; era moneda corriente de todas las naciones descubridoras propalar dificultades sin cuento, con el fin de que otras no siguieran sus pasos, y poder así monopolizar los beneficios comerciales en las regiones recién descubiertas.

El nombre de Maluco o islas de las Especias se aplicaba en el siglo XVI para designar conjuntamente

a cinco pequeñas islas, casi a lo largo de un mismo meridiano, y al occidente de la isla de Djilolo o Halmahera. Eran, de norte a sur: Ternate, Tidore, Moti, Makian y Batjan, según sus nombres actuales. Se suponía en aquel tiempo que sólo en estas islas crecían las plantas productoras de especias, y principalmente el árbol del clavo. Después, se descubrió que esta planta crecía en otras muchas islas, y a todas ellas se extendió el nombre de Moluco, o islas Molucas, que es el nombre con que actualmente se designa el conjunto de islas o islotes que se dilatan de Ternate hasta la isla de Ambón o Amboina, desde el grado dos de latitud septentrional hasta el grado cuatro de latitud meridional.

El 8 de Noviembre de 1521 arriba a la isla Tidore, o Tadore, como dice Pigafetta, la Escuadra española. Sus hombres son recibidos con sinceras demostraciones de amor y respeto por el Rey de la isla, el sultán Almanzor. Como prueba de su afecto a España y vasallaje a su Rey, quiso que de aquí en adelante su isla se llamara Castilla. En días sucesivos recibieron los españoles la adhesión y homenaje de otros reyezuelos: como los de las islas Ternate, Djilolo y Batjan. Todos venían a concertar alianza con España, y, como vulgarmente se dice, con las manos llenas. Entre otros presentes, ofrecieron para el Rey de España dos aves del paraíso. Con este motivo Pigafetta describe detalladamente y con la habilidad de costumbre estos pájaros, siendo quizá el primero que enseñó a los europeos que el ave del paraíso tiene patas como las otras aves. No faltó algún naturalista, como Aldovrando, que vituperó al autor italiano por tal inexactitud.

Como en la isla de Cebú, los españoles dispusieron de un almacén para sus mercancías; y aquí organi-

zaron el trueque de éstas, según tarifa, por los clavos de especia. También a cambio de chucherías de escaso valor adquirieron bastante cantidad de nuez moscada, jengibre y toda clase de víveres, como cabras, volatería, cocos, bananas, etc. La falta de agua de estas islas era otra argucia propalada por los portugueses. Fácilmente pudieron aprovisionarse los barcos de agua abundante y potable, una vez enfriada. «Dicen que esto proviene de que el agua mana de la montaña de los árboles del clavo». Como podemos comprender fácilmente, se trataba de aguas de fuentes termales, y no calentada por los árboles del clavo.

A los pocos días de estar en Tidore tiene noticia la Escuadra española del fallecimiento de Francisco Serrano, amigo y algo pariente de Magallanes, conocedor de las islas, y que tanto influyó en el proyecto del ilustre portugués. Francisco Serrano estuvo algún tiempo al servicio del Rey de Ternate, y actuó de jefe militar en una guerra que aquél sostuvo contra el Rey de Tidore. Algún tiempo después de terminada, por tratado de paz y casamiento, fué Serrano a comprar clavos de especia a Tidore; y aquí, el Rey de esta isla, le envenenó con un tósigo preparado con hojas de betel, en venganza de su conducta anterior. También supieron los navegantes que Serrano se había casado con una javanesa, y dejado dos niños y una escasa fortuna.

La estancia de los expedicionarios en la isla de Tidore no podía ser más grata; a las gentilezas y buena voluntad del sultán se unían las corteses visitas de otros Monarcas de las islas vecinas; comida abundante y exquisita, además de agua excelente, no escaseaban ni mucho menos; los negocios de la lonja iban viento en popa; y el cargamento de clavo, de la mejor calidad, aumentaba de día en día. Esta vida fácil y regalona, con el aliciente de grandes ganancias, no podía durar mucho. Todos comprendían que había

que hacerse a la mar. Cuando los rumores de la próxima salida llegaron a oídos del Rey Almazor extremó éste más y más su hospitalidad, echando mano de toda clase de argumentos para retener a los españoles en su paradisíaca isla. Pero fué en vano: los tripulantes de «Victoria» y «Trinidad» no olvidaban a donde habían conducido las finezas del Rey de la isla Cebú; y sobre todo fueron decisivas en su resolución de abandonar lo más pronto posible aquel lugar, ciertas nuevas que les comunicó un tal Pedro Alfonso de Lorosa.

Pedro Alfonso de Lorosa era un portugués residente en la isla de Ternate, y desde aquí vino en una piragua a visitar la Escuadra española. Llevaba en las Indias portuguesas diez y seis años, y había llegado al Maluco con los primeros portugueses, «que verdaderamente se habían establecido allí desde diez años antes; más que guardaron el más profundo silencio sobre el descubrimiento de estas islas». Aparte de noticias comerciales de interés, como la relativa al activo tráfico lusitano entre los puertos de la península de Malaca y las islas Molucas, les dió otras poco tranquilizadoras referentes a las intenciones de Portugal. Hacía once meses que uno de los grandes barcos dedicados al comercio del clavo, se vió obligado, por el mal tiempo, a detenerse en la isla de Bandán. Su capitán, Tristán de Meneses, que venía de Europa, enteró a Lorosa de una sensacional noticia: que había salido la Escuadra de Magallanes con rumbo al Moluco; y que el Rey, no pudiendo evitarlo, envió navíos al cabo de Buena Esperanza y al de Santa María, en la entrada del estuario del Plata, para interceptar el camino a los expedicionarios. Después, conocida ya la ruta de la expedición española, se encargó de ir contra ella, con seis navíos de guerra, al capitán don Diego López de Sequeira. Se atravesó, no obstante, un asunto más perentorio: la frustrada em-

presa de Solimán el Magnífico contra Malaca, y esto distrajo al capitán portugués de su actuación contra Magallanes. Tampoco pudo alcanzar el cometido señalado por el Gobierno portugués otro galeón, bien armado, al mando de Francisco Faria, detenido por los arrecifes, vientos y corrientes adversas de las aguas de Malaca. Pero, según la información de Lorosa, pocos días antes de la llegada de los españoles lo había hecho al archipiélago en cuestión, con el fin de obtener noticias de la Armada de Magallanes, una carabela con dos juncos. Mientras la carabela seguía su camino hacia Tidore, los juncos esperaban en Batjan haciendo cargamento de clavo. La conducta escandalosa y cínica de sus seis tripulantes, que no perdonaron en sus atropellos ni a las mujeres del Rey, levanta contra aquéllos a todos los indígenas, que concluyen por asesinarlos. Al saberlo, el capitán de la carabela juzgó oportuno partir a toda prisa y volverse a Malaca, abandonando la carga de los juncos y la misión que le había sido confiada. Los abusos de sus subordinados impidieron que obtuviese informes de gran precio para su nación.

Lo referido por Lorosa no pudo extrañar mucho a los expedicionarios; todos habían sido conocedores de los propósitos obstruccionistas de Portugal cuando en España se preparaba el viaje magallánico. Con este antecedente, natural era que el Gobierno lusitano apelara a recursos extremos, ante el temor de perder el monopolio comercial con las islas del Maluco, del que tantos rendimientos obtenía. En fin, tales noticias fueron poderoso estímulo a precipitar el regreso de la Escuadra de Juan Sebastián del Cano.

Antes de emprenderlo quedó asegurada firmemente la amistad entre España y los principales cabecillas de las islas Molucas. El poco afecto de aquéllos a Portugal favoreció su alianza con España. Como representantes de nuestra nación y defensores de sus

intereses, quedaron en Tidore el escribano Juan Campos, Juan del Molino, Alonso de Cota y Diego de Arias.

Todo estaba preparado para salir. Se habían recibido las últimas ofrendas y regalos; se dispuso el conveniente avituallamiento de leña en la isla de Mare; se llenaron las bodegas de género y los aljibes de agua potable; y quedaron ataviados los navíos con nuevas velas sobre las que campeaba la cruz de Santiago, orlada de esta inscripción: Esta es la figura de nuestra Buena Ventura. En la mañana del día 18 de Diciembre de 1521, ante buen número de espectadores indígenas, y la emoción de los cuatro españoles que quedaban en Tidore, el navío «Victoria» despliega velas y sale majestuosamente del puerto. No sucedió así al «Trinidad» que con dificultad suma arranca, y los marineros le descubren una vía de agua. Esto hace que se suspenda la salida de la menguada Escuadra; el «Victoria» volvió a echar anclas; al «Trinidad» se descargó en gran parte para localizar y taponar la vía. Todo fué inútil, y eso que se contó con la colaboración entusiasta de los isleños. Como se trataba de un accidente de importancia decidióse dejar la «Trinidad» en Tidore, para su arreglo definitivo que prometía ser largo. Una vez adobada convenientemente, podría regresar a España por el Pacífico, a favor de los vientos del Oeste, hasta el Yucatán o istmo de Darien. El Rey de Tidore promete poner al servicio de los naufragos y arreglo de la nave doscientos cincuenta carpinteros; y además, ofrece la hospitalidad más cordial para los que se quedaran en su isla.

Juan Sebastián del Cano ante la sospecha de que un exceso de carga había agravado el accidente de la «Trinidad», decide aligerar su nave de sesenta quintales de clavo, que son depositados en la vivienda donde iba a alojarse la tripulación del maltrecho bar-

co. Prevenido así, abandona definitivamente las aguas de Tidore el día de Santo Tomás, o sea, el 21 de Diciembre de 1521. Su tripulación era de cuarenta y siete europeos y trece indios. Abandonamos por un momento sus pasos, para historiar brevemente el destino adverso de la «Trinidad» y de la mayor parte de sus tripulantes.

II

Conocemos algo de la suerte de la «Trinidad» y de buena parte de sus tripulantes, gracias a las declaraciones prestadas en Valladolid por Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y León Pancaldo. Publicólas Navarrete en el tomo IV de su conocida obra.

Arreglada la importante avería que había sufrido la citada nave, se hizo a la mar el día 6 de Abril de 1522, con rumbo a la llamada por aquel entonces Tierra Firme, en contraposición a la naturaleza insular de las Antillas o Indias occidentales. Era a la sazón gobernador de Tierra Firme, Pedrarias Dávila.

La tripulación de la «Trinidad» se componía de cincuenta y cuatro hombres. Con rumbo predominantemente Nordeste se separó de las islas Molucas unas quinientas leguas, hasta alcanzar la latitud de cuarenta y dos grados Norte. En este trayecto sufrieron sus tripulantes calamidades sin cuento: bajas y casi heladoras temperaturas, impetuosos golpes de mar, hambre y enfermedades; tanto, que cuando alcanzaron la citada latitud habían perecido treinta hombres. El desánimo y mala situación física del resto de la tripulación, y el no muy buen estado de la nave deciden a su capitán a desandar el camino recorrido. Por triste experiencia sabía que no era de rosas la ruta hasta las Molucas, pero aun así le asustaba menos que la pavorosa incógnita de lo que les quedaba por recorrer en las latitudes norteñas del Pací-

fico. Todos aprobaron su plan, así como el regreso a España por la ruta del cabo de Buena Esperanza. Los buenos amigos que habían dejado en el Maluco proporcionarían los medios necesarios para su desig-nio. Llenos de esperanza anclaron en la costa de Zamafo, cerca de la isla de Doy, en inmediata proximidad a las Mulucas.

Hacía entonces cinco meses que se encontraba en el famoso archipiélago la flota mandada por Antonio Brito. Como otras anteriores había llegado con adversa intención contra la Escuadra española. «Llegué a Tidor—dice el propio Antonio Brito en carta al Rey de Portugal conservada en el Archivo de la Torre de Pombo—el 13 de Mayo de 1522: allí estuvieron los castellanos y cargaron dos de las cinco naves que salieron de Castilla y supe que la primera era ida cuatro meses antes; la segunda mes y medio. No fué con la otra por un agua que abría estando ya a punto de partir: se descargó y compuesta fuese».

Antonio Brito obligó a Almanzor a entregarle los españoles que habían quedado en la isla, y las mercancías que tenían en depósito, las cuales constituían una presa cómoda y de no poco valor. Tan pronto como tuvo noticia de la proximidad de la nave mandada por Gonzalo Gómez de Espinosa, envió por ella a tres navíos bien armados, con objeto de que la condujeran, con su tripulación, a la isla de Tidore. Inmediatamente fué desmantelada la «Trinidad», y sus tablas y materiales fueron aprovechados, así como el esfuerzo de los españoles, en la construcción de una sólida fortaleza en la isla.

Por las declaraciones de los desgraciados capitán y maestre de la nave destruída, obtuvo Antonio Brito noticia detallada de la empresa magallánica e incidentes principales de la misma. Noticias y detalles que se apresuró a comunicar a su Gobierno.

Durante cuatro meses trabajaron en Tidore, como

forzados, los tripulantes de la deshecha nave Trinidad. Cuando su obligada ocupación estuvo concluída, se les encargó de los más bajos y duros menesteres en juncos y embarcaciones de los mares de la India e Insulinda; la muerte dió pronta cuenta de ellos en Java, Malaca y Cochin; sólo tres se libraron de ella, y pudieron llegar a España después de múltiples peripecias y peligros. Fueron los afortunados: Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y León Pancaldo, los mismos que prestaron la declaración aludida en Valladolid, en el mes de Agosto del año 1527. Los tres fueron libertados del Limonero, o cárcel pública de Lisboa, gracias a las instancias y gestiones activas del Emperador Carlos V.

Igualmente adverso fué el destino de los que quedaron en Tidor bajo la vigilancia severa del expeditivo Antonio Brito. Después de sufrir las amarguras de un duro encierro en la fortaleza construída por los españoles, se les envió a Malaca con el avieso propósito de que allí murieran, víctimas de la insalubridad del clima. A todos se les dijo que quedaban en espera de la resolución última del Monarca portugués. Supo insinuarse cerca de éste el cruel Antonio Brito, y su opinión fué rotunda respecto a tres de ellos; el cuarto, tenía especiales habilidades carpinteras, muy aprovechables y útiles, dada la falta de obreros de esta clase; por ello, le perdonaba la vida y aun utilizó sus servicios. Por lo que se refiere a los otros dice Brito: «Yo escribo al capitán mayor, que será más servicio de V. A. mandarles cortar las cabezas que enviarles allá. Detúvelos en Malaca, porque es tierra enferma, con intención de que murieran allí, no atreviéndome a mandárselas cortar porque ignoraba si daría a V. M. gusto en ello».

CAPITULO X

BIBLIOTECA NACIONAL

SECCIÓN AMERICANA

I

LA empresa náutica y descubridora de la que un día pudo llamarse magallánica, tiene como heroico y forzado epílogo la vuelta a España desde las Molucas, llevada a cabo por un puñado de hombres, a bordo de una nave averiada, y al mando de una tenaz voluntad, un magnánimo corazón y una gran cabeza.

Como dice muy bien Eustaquio Fernández de Navarrete, los mares que iba a recorrer la «Victoria» con su insigne capitán Juan Sebastián del Cano ya eran conocidos y frecuentados; mas si esto presentaba una ventaja con respecto a los recorridos hasta entonces, estaba anulada por otros riesgos e inconvenientes, que sólo un hombre de templado ánimo podía superar. Las rutas y mares que iban a recorrer los españoles, deseosos de rendir cuenta de su viaje, estaban bajo el dominio de sus más encarnizados enemigos, en lo que se refiere a empresas ultramarítimas; la masa oceánica en que iban a moverse era turbulenta y con peligrosas corrientes, de las que sólo cabía libertarse con grandes rodeos; las escalas en la marcha eran difíciles por la suspicacia y egoísmos de los interesados en mantener su comercio misterioso y monopolizado; por último, para hacer frente a tan serios azares, iban a bordo de una nave vieja y cascada por veintiocho meses de navegar en cli-

mas en que la madera se pudre con rapidez. Aunque la «Victoria» no fué la que peor había resistido las largas jornadas del Viaje, hizo, no obstante, agua en los mares de Borneo y hallábase mal carenada por falta de los necesarios recursos. Su estado era tal, que ya antes de salir de la isla Tidore se temió, después del accidente de la «Trinidad», que no pudiese resistir excesiva carga; y porque no reventase en alta mar se volvieron a tierra, como ya dijimos, sesenta quintales de clavo. ¡Y a esta endeble embarcación había que confiarse para el difícil y peligroso regreso a España! La confianza absoluta en su capitán, era lo único que podía atenuar en sus tripulantes el temor que la travesía les inspiraba.

Juan Sebastián del Cano, sensato y callado, si no tenía la superioridad que atribuía a Magallanes el altanero carácter, merced al cual doblegaba toda voluntad a la suya, tenía la pericia marinera que dan veinte años de navegación; la serena firmeza que se adquiere en los continuos riesgos; un corazón bien templado; gran sufrimiento de alma y fortaleza de cuerpo para resistir las fatigas; exactitud y vigilancia en el servicio; constancia sin tenacidad, y gravedad sin despotismo. De suerte que sin hacerse temer, era obedecido por sus compañeros, obligándoles con su ejemplo a los mayores sacrificios, realizados sin la menor queja. Privilegio es éste que posee el que manda cuando no utiliza las preeminencias de su cargo para buscar la exención y el regalo propios.

Como expresamos ya, al abandonar la isla de Tidore, el día 21 de Diciembre de 1521, la «Victoria», contaba con una tripulación de cuarenta y siete europeos y trece indios; entre éstos, dos pilotos moluqueses, que a cambio de una generosa remuneración que recibieron por adelantado, se comprometían a sacar la nave de las aguas bastante peligrosas y turbulentas de las Molucas. Un alto funcionario de la isla Tido-

re, gobernador o ministro del Rey, acompañó a los viajeros hasta la isla de Mare; apenas llegaron aquí, como estaba previsto, cuatro canoas abarrotadas de madera se acercaron al navío, cargándose éste en menos de una hora. Rumbo hacia la gran isla de Timor, hicieron cortas escalas en numerosas islas. Atravesando el mar de la Banda sufren horrible tempestad, que puso en peligro la vida de todos; tanto, que hicieron voto, si la salvaban, de ir en peregrinación a Nuestra Señora de la Guía. El navío se resiente con los fieros embates de la mar, y al objeto de carenarlo debidamente se detienen durante quince días en la isla de Moa, próxima ya a la de Timor. En aquella isla se enfrentaron, según opinión de Pigafetta, con los hombres más feos que encontraron durante todo el viaje; avanzaron hacia los españoles arco en mano y actitud amenazadora, pero presto se desarmaron, merced a algunos regalitos y chucherías. En la misma isla encontraron extensas plantaciones de pimienta, y rescataron cabras, gallinas, pescados, cocos y cera. «Por una libra de hierro viejo nos dieron quince libras de cera».

El 26 de Enero de 1522 arriban a la isla de Timor. Inmediatamente, un emisario de Juan Sebastián del Cano se puso en relación con uno de sus jefes, para tratar de la adquisición de víveres; no faltaban, ni mucho menos en la isla, pero ante las exigencias excesivas de Amaban, nombre del jefe aludido, hubo que desistir de adquirirlos por su conducto. En vista de esto, se decide hacer prisionero a otro jefe, Balibo, que de buena fe había subido a bordo de la «Victoria». Se le ofreció la libertad a cambio de seis búfalos, diez cerdos y otras tantas cabras; en seguida dió orden de que se los llevarsen. Era famosa la isla de Timor por su abundancia de sándalo blanco, made-

ra preciosa que en ninguna otra parte crecía. Los mercaderes que venían en busca de esta mercancía, la adquirían en abundancia a cambio de paño rojo, hachas, clavos y hierro.

Muchas y fantásticas noticias sobre las islas vecinas, del archipiélago de la Sonda, de Java, de Malaca y hasta de China adquieren los españoles en la isla de Timor. No pocas recoge en su libro el caballero Pigafetta; entre ellas, la de la existencia en estas regiones del mal de Job, o *f o r f r a n c h i*, o mal portugués, no otra cosa que el virus venéreo, importado a estas islas por los portugueses.

El cronista Herrera habla de unos disturbios promovidos por algunos de los tripulantes de la «Victoria», a causa del rescate y distribución de mercancías, y del duro castigo impuesto por su capitán a dos de sus adalides, que fueron condenados a muerte y ejecutados. Pigafetta no alude para nada a este caso; y lo que es más, en la Relación de los fallecidos en la Armada de Magallanes, no aparece mención de estas justicias; sí, en cambio, del hecho de haberse ausentado sigilosamente de la nao «Victoria», el 5 de Febrero, dos individuos, que fueron: el grumete Martín de Ayamonte y Bartolomé Saldaña, bombardero y paje que había sido del capitán Luis de Mendoza. Autores demasíadamente inspirados en Herrera, si bien no admiten las ejecuciones de que el cronista habla, dan por supuesto que aquellos mozos pensaron en la fuga como medio de salvar su vida. El hecho de que dos tripulantes prefirieran a los azares de los días de navegación que aun restaban, las delicias que les ofrecía una isla tan rica y bella como la de Timor, nada tiene de particular; no era nueva esta ocurrencia en la Armada española: recordemos que cosa análoga hicieron en la isla de Borneo Juan y Mateo Griego. Es un hecho explicable sin necesidad de atribuirlo al miedo a las justicias de Juan Sebastián del

Cano. En cambio, no lo sería el silencio de Pigafetta, francamente desafecto al marino de Guetaría, respecto a las dos supuestas penas capitales. Por otro lado, en el estado en que se encontraba la nave «Victoria», cuando había tenido que ser desalojada de parte de su valiosa carga, no es probable que interesara mucho a sus tripulantes el negocio de rescates y adquisición de mercancías, y, siendo así, holgaba toda cuestión referente al reparto de las mismas. ¿A qué forzarse en acumular más mercancías, cuando en ello se había llegado casi a los límites de la escasa posibilidad transportadora del barco? ¿Acaso para tenerlas que arrojar luego al mar?

El día 11 de Febrero de 1522 abandonó la «Victoria» el puerto llamado de Batutaría, lugar del litoral de la isla de Timor, y donde había estado anclada cerca de mes y medio.

II

La escala en Timor fué la última detención de los españoles en tierras isleño-asiáticas. Desde este punto, se entregan ya sin descanso alguno a la inmensidad oceánica; pocas veces vieron tierra, y siempre que podían bogaban desviados de las rutas más usualmente frecuentadas. Travesía tan larga, sólo comparable con la del Gran Océano, tuvo como único descanso, poco antes del definitivo y final, el imprescindible y necesario de las islas de cabo Verde. Cinco meses de vida a bordo representó el salto de Timor a dichas islas; dos escasos había costado la travesía atlántica, desde Sanlúcar a las costas brasileñas; y algo menos de tres la del Océano Pacífico, desde la salida del Estrecho hasta el archipiélago de las Marianas. Con toda imparcialidad y objetivismo, puede afirmarse que la parte más dificultosa del viaje Magallanes-Cano, corresponde a la dirigida por el nauta inmortal de Guetaría. Bajo su mando, tan cordial como enérgico, se realizó la empresa de cubrir una ruta pródigamente sembrada de adversidades de orden natural y humano. Sólo con su ejemplo y serenidad sin igual, pudo vencer los pasajeros y naturales desfallecimientos de la tripulación a sus órdenes.

El estado de la nave «Victoria», dos veces averiada y otras tantas compuesta, con buenas velas y palos, pero con el casco maltrecho, requería, en circunstancias normales, interrumpir la marcha con fre-

cuentas escalas; sin embargo, no se hicieron en las costas asiáticas, ni en las africanas. La impaciencia de sus tripulantes y principalmente de quién la pilotaba, obedecía mucho más que al ansia de rendir viaje y coronar con el florón del éxito la magna empresa iniciada por Magallanes, al temor de caer en manos de los portugueses, celosos y suspicaces vigilantes en la ruta de la Especiería.

Durante aquel lapso de cinco meses bogó sin cesar la quebrantada nave, pilotada por Juan Sebastián del Cano; siendo tan largo plazo pródigo en angustias, peligros y temores. Lo sufrido por la gente de la «Victoria» no es para dicho. La comida era deficiente y escasa; no tenían más alimento que arroz, ni más bebida que agua, pues toda la carne, por carecer de sal para conservarla, se pudrió. Mucho más que los colores tropicales, al navegar por cerca de la Línea y al cruzarla, y que las lluvias, les hizo sufrir el frío intenso, cuando en las proximidades de Africa alcanzaron las latitudes medias del hemisferio Sur. Con las bajas temperaturas del Estrecho y de las tierras patagónicas, habían podido luchar fácilmente gracias a la ropa de abrigo, que entonces no faltaba, y gracias también a la ración comestible más rica en calorías. Con frecuencia, aquellos hombres desabrigoados y mal comidos, y algunos enfermos y con fiebre, tuvieron que superar sus fuerzas físicas y poner sus resistencia a un límite casi extra-humano para no caer en la dura lucha contra los elementos.

No todos pudieron resistir la pésima alimentación, las bajas temperaturas y el trabajo excesivo. Trece veces se repitió el macabro espectáculo de lanzar por la borda a otros tantos cuerpos inertes. Trece veces convocó Juan Sebastián del Cano a la tripulación para que rindiera el último adiós al compañero y amigo que les abandonaba, y ofrendaran a su alma una oración con súplica al Altísimo para que la aco-

giera en su seno. En estas ocasiones abundantes lágrimas se vertieron, más que por el temor de una próxima muerte, siempre fácil en el estado de debilidad y agotamiento en que se encontraban, por el sentimiento y pesar que a todos producía la desaparición de un amigo entrañable. Nunca fué tan intensa la cohesión entre los expedicionarios como en aquella última etapa del viaje; eran pocos y testigos mutuos de padecimientos, trabajos y agobios. Comportábanse como hermanos, y Juan Sebastián del Cano como un verdadero padre, al que incumbía en los momentos trágicos y difíciles, la difícil misión de animarlos con sus palabras y ejemplo. A las bajas expresadas hay que añadir ocho víctimas más, de los indios o indígenas que iban en la «Victoria». ¡Nuevos brazos que se mermaban al trabajo constante de a bordo!

Aunque algo favorecieron la travesía del Indico los monzones de verano—invierno en el hemisferio Sur—duró dicha travesía cerca de dos meses, tiempo suficiente para que se acumularan sobre la «Victoria» las dificultades indicadas, a las que hay que añadir las derivadas de los fracasados intentos de doblar Africa meridional. Por consecuencia, algunos de la tripulación, entre ellos el caballero Pigafetta, hubieran deseado tomar tierra en Mozambique, donde los enfermos sanarían y podría abastecerse de nuevo la despensa del barco. El capitán, con la ayuda entusiasta de los más, deshizo el eco de las voces pusilánimes. La detención en Mozambique, donde existían establecimientos portugueses, podía ser fatal, por razones que a nadie se le podían ocultar. Pronto la tripulación, esclava más del honor que de la propia vida, decidió por acuerdo unánime esforzarse hasta el límite para regresar a España, cualesquiera que fuesen los peligros que tuviera que correr. Hizo honor a su palabra y propósitos.

Desde los tiempos de Bartolomé Díaz, y desde los

viajes de Vasco de Gama, conocían los navegantes de todo el mundo las inmensas dificultades que encontraban los veleros, únicos barcos de porte en aquellos días, para doblar por el Sur el continente africano. La zona del cabo, del cabo por antonomasia, al que sus descubridores dieron el nombre de cabo de las Tormentas, y que por deseo de don Juan II, Rey de Portugal, se cambió por el de Buena Esperanza, y que Pigafetta llama «el más grande y peligroso cabo conocido de la Tierra», es zona de aguas atorbellinadas, donde luchan corrientes marítimas de diferente rumbo, origen y naturaleza, las cuales tienen como adecuado dosel una atmósfera agitada de vientos fuertes y de las más contrarias direcciones. Los portugueses, que desde su país hacían la ruta a las Indias, sabían bien el modo de evitar esta zona peligrosa: a cierta altura del continente africano viraban francamente hacia el Sur, para alcanzar la zona de los constantes vientos del Oeste y así, con comodidad, doblar el continente africano. Para ello tenían que remontarse a una latitud de cuarenta grados o más. Esta precaución era conocida por toda la gente de mar. A base de la experiencia de otros, Juan Sebastián del Cano, que nunca había navegado por estos mares, para doblar el cabo de Buena Esperanza, se remonta hasta los cuarenta y dos grados de latitud meridional y de esta suerte consigue quedar muy a la espalda del revuelto mar del cabo, y penetrar de lleno en la zona de los bravos vientos del Oeste. Pero en la misma medida que estas corrientes aéreas favorecen la marcha de las embarcaciones con rumbo a la India u Oriente, la dificultan a las que llevan dirección contraria, y tal era el caso de la nave española pilotada por Juan Sebastián del Cano. Cuando a costa de esfuerzos y trabajos inauditos, de continuas maniobras y de arriar e izar velas, conseguían los marineros de la «Victoria» el avance en sentido deseado

de su embarcación, un momentáneo aumento de intensidad de los vientos contrarios, deshacía en minutos la titánica obra de varias horas. Muchos días pasaron en estos avances y retrocesos, marchas y contramarchas. La nave «Victoria» parecía condenada a una siniestra danza, más fatídica para sus tripulantes por el hambre e intenso frío que sufrían. Nada, pues, tiene de particular que algunos perdieran toda esperanza de doblar el cabo, y que en horas de desaliento prefirieron al suplicio en que se encontraban, el de retroceder y hacer tierra en Mozambique, aunque fuera en un establecimiento portugués.

Por fin decidió Juan Sebastián del Cano, de acuerdo con todos y previa deliberación, atacar de otro modo la desesperante empresa que les embargó varias semanas. Puesto que se había fracasado en el intento de burlar la zona marítima peligrosa del cabo por detrás, se resuelve hacerlo por delante. A este fin se abandonan las altas latitudes, o las guas del llamado Océano Austral, y se vuelve a las proximidades del litoral africano. Navegando muy cerca de éste, se corona por último la dificultosa hazaña. «Finalmente, con la ayuda de Dios doblamos el terrible cabo; pero tuvimos que aproximarnos a él a una distancia de cinco leguas, sin lo cual nunca le hubiéramos pasado». Ocu- rre esto el 6 de Mayo de 1522.

Coronada con éxito la ardua dificultad no surgieron, por lo que se refiere al estado atmosférico y del mar, otras mayores; la zona de calmas ecuatoriales se cruzó, según costumbre y enseñanza muy difundida, por zona muy alejada de las costas africanas, a fin de atravesarla por la parte más estrecha. Verdad es que los calores y pesadez atmosféricas propios de las bajas latitudes les deprimieron mucho; pero más padecieron por causa de la escasez de víveres y mediano estado sanitario de la tripulación.

III

En momentos difíciles y angustiosos Juan Sebastián del Cano, con su autoridad y prestigio, había sabido inculcar en el espíritu de toda la gente a sus órdenes, el fervoroso deseo de llegar a España sin hacer escala alguna. Pero... como dice muy bien el conocido refrán castellano, «el hombre propone y Dios dispone». A causa de la insospechada duración del viaje, llegó un momento en que el arroz casi faltó en absoluto; aun reducido el racionamiento al mínimo y aun no contando con temporales adversos que podían retrasar la marcha del barco, se vió, a la salida del cinturón de las calmas ecuatoriales, que con el remanente de existencias en almacén no era posible, en modo alguno, llegar a España. Como a nada hubiera conducido la heroica resolución de morir de hambre, y no estaban dispuestos a comerse unos a otros, se adopta el mejor plan, consistente en arribar a las islas del cabo Verde para avituallarse de víveres. No se les ocultaba a lo que se exponían; subsistía la razón que les hizo no refugiarse en la costa de Mozambique; pero, confiaban ahora en su astucia para salir airoso del mal paso que las circunstancias les imponían.

En situación de extrema debilidad, casi hambrientos, anclaron, el día 9 de Julio de 1522, en el puerto del Río Grande, de la isla de Santiago, una del grupo de Sotavento, del archipiélago de cabo Verde. Enton-

ces, como ahora, estas islas pertenecían a Portugal. A poco de amarrar la «Victoria» en el citado puerto, el mar se picó notablemente; entonces, Sebastián del Cano, no considerándolo seguro, y temiendo por la existencia de la nave, la saca mar afuera.

En seguida se envía una lancha hacia tierra para traer víveres. Sus tripulantes llevaban bien aprendida la lección y se dieron buena maña para despistar a los habitantes de la isla respecto a la procedencia de la nave. A la natural curiosidad de éstos contestaron: «que recalábamos en este puerto porque nuestro mástil de trinquete se rompió al pasar la línea equinoccial; perdimos mucho tiempo en componerle, y el capitán general, con otros dos navíos, continuó su ruta a España. De tal manera les hablamos, que creyeron de buena fe que veníamos de las costas de América y no del cabo de Buena Esperanza». La estratagema dió de momento magnífico resultado; por dos veces abordó la chalupa cargada de arroz y otros víveres a la «Victoria», adquiridos a cambio de otras mercancías. Calcúlese la alegría ante la preciosa carga, y cómo se celebraría a bordo de la nave la habilidad y disimulo de sus portadores. Por desgracia, las cuchufletas de los tripulantes de la nave terminaron demasiado pronto. Fuera por la imprudencia de algún marinero que dejó traslucir la verdad, o por emplear el clavo como trueque, lo que hizo infundir sospechas, lo cierto es que la tercera vez en que los expedicionarios de la chalupa quisieron repetir la maniobra, fallaron por completo. La pequeña embarcación fué intervenida, y sus doce tripulantes hechos presos. Ante el temor de correr la misma suerte, ante las maniobras de algunas carabelas que intentaban apresar también el navío, Juan Sebastián del Cano y su gente a toda vela, procuró alejarse lo más posible de las islas de cabo Verde. Era el 15 de Julio.

La estancia de la «Victoria» en aquellas islas pro-

porciona a su tripulación otra sorpresa, aunque no del género desagradable. Con la mayor extrañeza comprueban que su fecha no coincidía con la computada por los habitantes de las islas de cabo Verde. Lo mismo Albo, con frecuencia indiferente a lo que no es señalar rumbos, alturas y fechas, que Pigafetta dan noticia, extrañados, de tal fenómeno. Dice aquél, con relación al de llegada: «y este día fué miércoles, y este día tienen ellos por jueves; y así creo que nosotros íbamos errados en un día». Escribe el italiano: «Para ver si nuestros diarios eran exactos, preguntamos en tierra que día era de la semana, y nos respondieron que jueves, lo cual nos sorprendió, porque según nuestros diarios estábamos a miércoles. No podíamos persuadirnos de que nos habíamos equivocado en un día, y yo menos que ninguno, porque sin interrupción y con mucho cuidado, marqué en mi diario los días de la semana y la data del mes. Supimos pronto que no era erróneo nuestro cálculo, pues habiendo navegado siempre al Oeste, siguiendo el curso del sol, al volver al mismo sitio teníamos que ganar veinticuatro horas sobre los que estuvieron quietos en un lugar; basta con reflexionar para convenecerse». Para ayudar a la reflexión a que invita Pigafetta añadimos nosotros: —En todo lugar de la tierra se cambia de fecha en el momento en que el sol culmina a su antimeridiano, o sea, en el instante que el sol pasa por un meridiano situado a 180° del correspondiente al lugar de que se trata. A las doce de la noche. Se comprende por esto que la diferencia de fecha sea de un día entre un hemisferio y otro, o que correspondan sendas fechas a cada una de las mitades de la Tierra. Aparentemente el sol da una vuelta a nuestro planeta en veinticuatro horas, avanzando de oriente a occidente 15° por hora.

Un barco que circunvala el Globo puede caminar en igual sentido que el aparente del sol, o en el

contrario. En el primer caso, el día computado en el navío corresponde no a una circunferencia completa, de 360° , sino a una disminuída en la longitud del sector que haya avanzado, o sea, que su día no es de veinticuatro horas, sino menor; por cada grado que avanza escamotea al día cuatro minutos. Al recorrer 360° habrá perdido un día completo (resultado de multiplicar 360° por cuatro minutos). Así, al volver al punto de partida, la fecha de éste estará adelantada con relación a la anotada en el diario de ruta. En el segundo caso ocurre todo lo contrario; la fecha del barco estará adelantada un día con relación a la del lugar de partida y llegada. Para evitar esta desarmonía se acepta actualmente la llamada línea de cambio de fecha, casi coincidente con el meridiano 180° ; al cruzar esta línea las embarcaciones saltan o duplican una fecha, según se camine en la dirección occidental u oriental.

IV

Un hado adverso parece que perseguía a la «Victoria» y su gente. Salvados del peligro que habían corrido en las islas de cabo Verde, aún les quedaba algo que sufrir en la última etapa de su viaje.

Después de escapar a toda prisa de las aguas de la isla Santiago, navegaron veintiocho días con cambiantes rumbos, siempre bajo el temor de topar con enemigos, y con el deseo de aproximarse a zonas de mar conocidas y frecuentadas por barcos españoles. El estado de la «Victoria» empeoraba por momentos. Hacía agua, lo que obligaba a los marineros a continua ocupación en la bomba; tarea ésta más insoporable y pesaba desde la salida de las islas de cabo Verde por falta de brazos que alternasen, puesto que en lugar de haber comprado hombres negros, de quienes esperaban auxilio, se habían dejado allá doce personas útiles.

Para que nada faltase, el día 14 de Agosto una fuerte tormenta hizo zozobrar la nave y puso en nuevo riesgo a sus tripulantes.

Al día siguiente, 15 de Agosto, pasaron entre las islas del Fayal y de las Flores, una y otra del grupo de las Azores.

El primero de Septiembre divisan emocionados el cabo de San Vicente, vigía avanzado de la península Ibérica.

El día 6 de Septiembre hicieron tierra en Sanlúcar de Barrameda

CAPITULO XI

UN barco averiado, y dieciocho hombres envejecidos, enfermos y maltrechos eran los únicos restos de aquella brillante Armada, de cinco navíos de buen porte y doscientos sesenta y cinco tripulantes llenos de vida y juventud, que desplegó sus velas en Sanlúcar de Barrameda, el famoso puerto de Andalucía, hacía poco menos de tres años!! Los que de nuevo pisaban tierra española, después de la portentosa hazaña iniciada por Hernando de Magallanes y rematada por Juan Sebastián del Cano, ni tenían fuerzas para manifestar su alegría; ni músculos con que abrazar a los que salían a su paso. Sus ojos, después de tanto padecer, estaban secos para corresponder a las lágrimas emocionadas de sus familiares; carecían de ánimos para contestar a las atropelladas preguntas de los curiosos; eran, en fin, como espectros que salieran de sus sepulcros para volver al mundo de los vivos. La Historia ha conservado los nombres de estos hombres tan esforzados como venturosos, pues no poca ventura era para ellos pisar de nuevo el suelo de su Patria, después de las incontables veces que creyeron morir en lejanas tierras. Su tesón y su fe les había sostenido. El primer movimiento de sus labios, al divisar el puerto hispánico, fué para ofrendar su acción de gracias a la Santísima Madre de Dios; el primer movimiento de sus cuerpos, para

humillarse ante el Todopoderoso, avergonzados de sus faltas y de haber sido elegidos por El para el goce de este incomparable momento de alegría.

En la lista de los que a bordo de la nave «Victoria» regresaron a España, había representantes de la primitiva tripulación de cuatro de las cinco naves que formaron la Escuadra magallánica. Ni uno sólo de la nave «Santiago», naufragada en las aguas patagónicas. He aquí sus nombres: Juan Sebastián del Cano, Juan de Acurio, Hernando de Bustamante, Francisco Rodríguez y Martín Yudicibus de la pristina tripulación de la «Concepción»; Francisco de Albo, Juan de Santander, Vasco Gómez Gallego, Antonio Lombardo y Antón Hernández Colmenero de la «Trinidad»; Miguel Rodas, Diego Gallego, Nicolás de Nápoles, Miguel Sánchez de Rodas, Aires, Juan de Arratia y Juan de Zubileta de la «Victoria; Francisco Rodríguez de «San Antonio». Con este grupo de dieciocho afortunados héroes, llegaron también algunos indios. Dice Herrera, que entre éstos había uno tan agudo que lo primero que hizo fué inquirir cuántos reales valía un ducado, cuántos maravedís un real, y cuánta pimienta se daba por un maravedí, informándose de tienda en tienda del valor de las especias; lo que fué causa de que no volviese a su tierra, al revés de otros que así lo hicieron.

II

A los dos días de llegar a Sanlúcar de Barrameda, o sea, el 8 de Septiembre de 1522, tuvo lugar en Sevilla la que podríamos llamar recepción oficial del navío y su gente.

Tan maltrecha y carcomida estaba la nave «Victoria», después de tantos retoques deficientes y de haber recorrido, según la cuenta de Pigafetta, más de catorce mil cuatrocientas sesenta leguas en su ruta alrededor del Mundo, que su gente ponía en duda si podría salvar la corta distancia que separa los puertos de Sanlúcar y Sevilla. Hasta su velamen se había destrozado a última hora, a los embates de la tormenta que la envolvió al salir de las islas de cabo Verde. Con el fin de prestar auxilio a la heroica y sufrida nave, salió de Sevilla en su busca un batel de seis remos y quince hombres. En el batel se echaron frescos alimentos que ofrendaba la ciudad sevillana a los recién llegados. Casi remolcada entró la «Victoria» en el puerto sevillano de las Mulas, disparando toda su artillería como aviso del magno acontecimiento. De entre la multitud abigarrada, que contemplaba con asombrados ojos la destrozada nave y a sus tripulantes asomados a las bordas, se destacaron algunos personajes de la ciudad y del Gobierno de Indias, al objeto de expresar su bienvenida a aquellos hombres que eran los primeros que habían dado la vuelta al Mundo. Cuando volvieron al muelle, comunicaron a

la multitud apiñada que al siguiente día tendría lugar el desembarco de todos los tripulantes.

En Sevilla no era nuevo el espectáculo que iba a ofrecerse. Multitud de expediciones descubridoras habían rendido viaje en el puerto trianero. Pero el caso de ahora se salía de lo corriente. Nadie podía suponer, después de las noticias que habían traído tiempo atrás los tripulantes de «San Antonio» y sabida la actuación de Portugal, que un grupo de expedicionarios lograra, al fin, dar remate a la gigantesca empresa concebida por Magallanes, y pisara de nuevo tierra española. La grata sorpresa de lo inesperado fué nuevo estímulo al entusiasmo del pueblo de Sevilla; el cual llegó a proporciones nunca vistas al recibir a Juan Sebastián del Cano y su gente. Sin embargo, cuando descendiendo por la escala del navío, desembarcaron ante la anhelante multitud que les aguardaba, no perdieron su contacto los dieciocho héroes. Antes de entregarse al júbilo de sus amigos y familiares quisieron cumplir una piadosa promesa, que colectivamente hicieron en momentos de angustia y máximo peligro. Fué emocionante y curioso espectáculo verles ir procesionalmente, descalzos, en camisa y vela en mano, hacia la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria y Santa María de la Antigua, al objeto de postrarse ante veneradas imágenes, y dar gracias al Todopoderoso por su feliz arribo. Cumplido el voto, casi conducidos en volandas y mezclados con la apretada multitud, recorrieron las principales calles de Sevilla. Y durante varios días se mantuvo viva la enorme curiosidad del vecindario ante aquellos hombres que habían descubierto con el Estrecho nuevo camino al Maluco, y dado por vez primera la vuelta al Mundo.

La carga de la «Victoria» consistente en buena cantidad de clavo, muestras de droguería y otras especias, mas algo de madera de sándalo, se entregó, al

tenor de la orden del Emperador, a un poderhabiente del factor don Cristóbal de Haro.

* * *

La maltrecha «Victoria» no fué dada de baja en el servicio activo. Según dice el cronista Oviedo, a poco de volver de su viaje alrededor del Mundo y una vez reparada, hizo la ruta de ida y vuelta de España a Santo Domingo. De nuevo volvió otra vez a la citada isla; a su regreso a la Península «se perdió, que nunca jamás se supo della, ni de persona que en ella iban». ¡Lástima no se pusiera al amparo de todo peligro, como lo requería reliquia tan digna de veneración! Hubiera sido testimonio perenne de una de nuestras mayores gestas, y de las más asombrosas en la esfera de los descubrimientos geográficos. Algunos autores, inducidos a error por ciertas palabras del cronista Gomara, dicen que se custodió en Sevilla para eterna recordación; y otros, que en Cádiz. ¡Así debió hacerse!

III

Tan pronto como tomó tierra en España Juan Sebastián del Cano, se apresuró a comunicar al Emperador Carlos V su llegada, y a relatarle con todo pormenor el lance ocurrido en las islas de cabo Verde. Juan Sebastián del Cano era hombre consciente de las responsabilidades anejas al mando, y del amparo que debía a los servidores a sus órdenes. De ahí que su primera preocupación fuera cuidarse de los desgraciados que quedaron en las citadas islas. Inmediatamente acude al Emperador en demanda de auxilio y ayuda para aquellos prisioneros.

Con extraordinaria rapidez recibe contestación del Emperador, interesado en darla pronto para que llegase a manos de Juan Sebastián del Cano antes de que éste saliera de Sevilla. La Real carta está fechada en Valladolid el día 13 de Septiembre de 1522. Se ordena en ella al destinatario: «Porque yo me quiero informar de vos muy particularmente del viaje que habéis hecho, y de lo en él sucedido, vos mando que luego que ésta veáis, toméis dos personas de las que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón, y os partáis y os vengáis con ellas donde yo estuviere»... Los elegidos por Juan Sebastián del Cano, como personas «las más cuerdas y de mejor razón»—¿qué le parecería de esto al caballero Pigafetta?—para que le acompañaran a la Corte, fueron: Francisco de Albo y Fernando de Bustamante. Los

tres fueron vestidos y provistos de lo necesario por la Casa de Contratación de Sevilla, a fin de que se presentaran con el decoro y decencia debidos ante las gradas del Trono.

Suponemos que la entrevista tuvo lugar en Valladolid. Podemos asegurar que el Monarca se congratuló mucho de ella, y quedó muy satisfecho de los documentos y muestras que le presentaron sus visitantes. Prueba de ello es que no se hicieron esperar sus mercedes. En beneficio de todos los tripulantes llegados en la «Victoria», y de los que habían quedado prisioneros en las islas de cabo Verde, renunció Carlos V a la cuarta parte de la veintena que le correspondía de todo lo rescatado en la expedición; además, a Juan Sebastián del Cano le concedió el privilegio de introducción o gracia de la amistad en la Corte, y un escudo de armas dispuesto de esta manera: En su primera mitad, en lo alto, un castillo dorado en campo rojo; en la otra mitad, un campo dorado sembrado de especiería, con dos palos de canela, tres nueces moscadas en aspa y dos clavos de especia; encima, un yelmo cerrado, y por cimera un globo terrestre con esta leyenda: «Primus circundedisti me».

No tardó mucho el Emperador en saber por otro conducto las incidencias y peripecias del famoso viaje. Pigafetta, como ya manifestamos en el primer capítulo de este libro, envanecido y gozoso de su obra o «Diario», se apresuró a presentarlo al Monarca. No hay que suponer que la entrevista fuera tan fría que se redujera a la entrega a la «Sacra Majestad de don Carlos V»... de «un libro escrito por mi mano, en el que día por día señalé todo lo que nos sucedió durante el viaje». A las naturales palabras corteses de agradecimiento del Emperador, debió añadir el curioso Monarca algunas preguntas sobre diferentes incidencias del viaje. Y algo debió extrañarse al hojear

y leer, por obligada galantería cortesana, algunas páginas del manuscrito, de cómo a su autor, tan curioso de lo visto, tan incansable en recoger información de vidas, y protagonista, o, por lo menos, actor de tantas comisiones y embajadas en las tierras del archipiélago austral-asiático, no lo considerara el famoso hombre de Guetaria como una de las dos personas «más cuerdas y de mejor razón» para acompañarle a la visita dicha. Con la venia de Su Majestad pudo despacharse a su gusto el ducho italiano en su conservación palatina. Ello es que aprovecha el uso de la palabra y sana curiosidad del Emperador, para deslizar alabanzas sin cuento a Magallanes, «nuestra guía, nuestra luz y nuestro sostén», como le llama en su «Diario»; para relatar a su manera, omitiendo detalles de interés y recargando otros, la tragedia del puerto de San Julián; y para insinuar, discretamente, algo en contra del último conductor de la expedición magallánica. ¿Qué fué esto? No acertamos a adivinarlo. Tan transparente, limpia y acertada juzgamos la conducta de Juan Sebastián del Cano. Como clara y transparente nos parece la antipatía mutua entre Pigafetta y del Cano. Este, ni siquiera insinuó a aquél que le acompañara a la visita al Emperador, y es justo reconocer que tenía méritos para ello. Por otra parte, el silencio de Pigafetta sobre Juan Sebastián del Cano, ni una sola vez citado en las páginas de su libro, es bien expresivo acerca de su poco afecto al capitán guipuzcoano.

En el sesudo y frío espíritu de aquel gran estadista que fué Carlos V dejó alguna huella su entrevista con el caballero Pigafetta. No es que el Emperador sintiera la sospecha de haber sobreestimado con exceso el servicio de Juan Sebastián del Cano, ni de haber sido con él demasiado pródigo en la concesión de mercedes. No. No era posible regatear los méritos del gran navegante, de los que existían tantas pruebas

fidedignas, pero deseó satisfacer ciertas dudas salidas a la superficie con ocasión de su entrevista con Pigafetta. A fin de conseguirlo, dispone Carlos V abrir una información, en Valladolid, al alcalde de Casa y Corte, Santiago Díez de Leguizano.

Ante aquel alto empleado público, en funciones de juez, y su correspondiente secretario o escribano, comparecen el 18 de Octubre Juan Sebastián del Cano, Francisco Albo y Fernando Bustamante. Prestaron declaración a base de un cuestionario, que se les lee, constituido por trece categóricas preguntas. Atañían principalmente a la conducta y muerte de Magallanes, a las escalas hechas durante el Viaje, y a los rescates e inscripción o registro de los mismos en los correspondientes libros. El alcalde de Casa y Corte, al objeto de asegurar la veracidad de las declaraciones, toma la precaución conveniente para evitar cambio de impresiones entre los tres declarantes.

La declaración de Juan Sebastián del Cano fué extremadamente dura contra Hernando de Magallanes. Culpóle de falta de consideración a sus compañeros; de incumplimiento de las órdenes del Rey; de no asentar en los libros del contador y tesorero los rescates; y de «que Magallanes y Caraballo hacían lo que querían cada uno en su tiempo». Con igual claridad se expresa Juan Sebastián del Cano en lo referente al complot contra Magallanes. No encubre nada acerca de su intervención en los sucesos del puerto de San Julián, cuando por orden del capitán Quesada se encarga del mando y artillería de la nao «San Antonio». Y sin embajes de ninguna clase, manifiesta y declara, que el rigor extremo empleado en el castigo de los cabezas de motín, en San Julián, fué debido al deseo de Magallanes de entregar el mando de las naves a los portugueses, sus parientes o amigos. Del Cano conocía la entrevista de Pigafetta. No hay duda que con su declaración servía a la ver-

dad, que había jurado, y de paso contribuía a deshacer los ditirambos excesivos del italiano a Magallanes, que aún prodigados sin mala fé, dejaban en la sombra los indiscutibles méritos de su verdadero sucesor en el mando.

Análogas en lo fundamental a la declaración de Juan Sebastián del Cano, fueron las de Francisco Albo y Fernando de Bustamante.

* * *

Carlos V supo en seguida el resultado de la investigación judicial. Le satisfizo tan plenamente, y estimó tan honorable la conducta de Juan Sebastián del Cano, que no se hicieron esperar a favor de éste nuevas pruebas de la munificencia imperial. Por Real Cédula del 23 de Enero de 1523, fechada en Valladolid, concede a Juan Sebastián del Cano, como premio a sus grandes servicios y fidelidad, la merced de quinientos ducados de oro, anuales y vitaliciamente, con cargo a los fondos de la Casa de Contratación de la Especiería establecida por aquel tiempo en La Coruña.

La Casa de Contratación de la Especiería era un organismo creado como consecuencia inmediata de la empresa Magallanes-Cano. Sobre la de Sevilla pesaba todo lo relativo al comercio con las Indias occidentales o América, y parecía excesivo cargarle sobre el volumen grande de sus negocios todo lo relativo al tráfico con el Maluco. Por aquellos días se consideraba en España segura la adquisición de las islas de las Especias, y un hecho el monopolio comercial con ellas, como lo era el establecido con América. El consumo de especias en Europa era grande, y se reputó Coruña como el puerto más adecuado para la exportación de la valiosa mercancía. Grandes esperanzas se ponían en la recién creada Casa de Contratación. Duraron lo que las pretensiones de Espa-

ña al Maluco. Bien poco, como más adelante veremos.

Según dijimos, la antigua falta o delito de Juan Sebastián del Cano quedó olvidada, como las de otros muchos, desde el momento y hora en que se alistó para la expedición de Magallanes. Sin embargo, su conciencia le pedía más; no bastaba a su exigencia que el delito hubiese caducado; quería que por documento público se le perdonase, para que nadie pudiera echarle en cara cosas de su pasada vida. Además, esto le permitía la esperanza de conseguir ciertos honores que exigían limpieza de conducta; acariciaba ya la idea de vestir el hábito de Santiago. La complacencia del Emperador se demostró una vez más con este motivo; el 13 de Febrero de 1523 accede a la petición de Juan Sebastián del Cano, de concederle perdón públicamente por la venta de una nave, de doscientos toneles, a unos mercaderes de Saboya, contraviniendo a lo dispuesto en aquel entonces.

Puesto en el camino de las peticiones, Juan Sebastián del Cano hubo de traspasar la justa medida y los prudentes términos con un Memorial en que solicitaba de Carlos V: primero, que le hiciera merced de la Capitanía Mayor de cualquier armada o armadas que se enviasen al Maluco, ora a hacer nuevos descubrimientos, ora a guardar sus costas; segundo, que se le diese la tenencia de las fortalezas que se mandasen construir en el Maluco; tercero, que se le concediese el hábito de la orden de Santiago, como se había hecho con Magallanes; y cuarto, que se otorgase una remuneración a sus parientes más cercanos, habida consideración de su pobreza y ya que le habían ayudado en su expedición. Tanta pretensión merecía acaso una repulsa; pero era tal la estima del Emperador hacia el ilustre navegante, que hizo contestar a sus peticiones con toda diligencia y suavidad.

Como la primera demanda fué presentada con posterioridad al nombramiento de García Jofre de Loaisa, no se podía acceder a ella en razón a que ya estaba provisto el cargo. Sin embargo, como prueba de que el Emperador no se olvidó de los deseos de Juan Sebastián del Cano, está el contenido del documento reservado que se lee más tarde, después de la muerte del comendador Loaisa.

Respecto a la segunda petición, se le responde que se tendría presente cuando se contruyese alguna fortaleza en el Maluco.

A la tercera, que el Rey no disponía de hábitos de Santiago sin contar con el Capítulo de la Orden.

Y a la cuarta, que ya se había dispuesto lo conveniente para atender de alguna manera a la pobreza de sus más cercanos parientes, que le hubieran ayudado en los preparativos de su expedición famosa. Parece ser que estas ayudas no tuvieron plenamente realidad. Tampoco disfrutó Juan Sebastián del Cano de la renta que se le había señalado; pero téngase en cuenta que era a cargo de los fondos de la Casa de la Contratación de la Especiería, y tal organismo llevó una vida tan efímera que no tuvo ocasión de hacerlos.

En Valladolid, discurre un capítulo, y no muy decoroso por cierto, de la vida de Juan Sebastián del Cano, que fué allí en busca del calor de la Corte, y con el enojoso oficio de pretendiente. En la ciudad castellana tuvo amores con una tal María de Vidaurreta; y como fruto de ellos, una hija. Probablemente con estos trapicheos amorosos se relacionan amenazas y persecuciones de que fué víctima. Aquéllas y éstas le traían en sobresalto continuo; tanto, que obtuvo, a petición propia, del Emperador, por Real Cédula fechada en Burgos el 20 de Mayo de 1524,

permiso de poderse acompañar de dos hombres armados de todas armas, para guarda de su persona. No es admisible que la vida de Juan Sebastián del Cano estuviese amenazada, como supone Eustaquio Fernández de Navarrete, por sicarios del reino de Portugal; nada solucionaba a esta nación, por lo que se refiere a sus pretensiones al Maluco, la muerte del ilustre vascongado; el atentar contra su vida, en el momento en que las dos naciones, España y Portugal, iniciaban sus tratos acerca de la posesión de la Especiería, hubiera sido dar un sesgo bien poco cordial a aquéllos; además, la opinión de Juan Sebastián del Cano en el problema planteado entre ambos reinos era un voto sólo, y no el de más calidad. ¿Acaso no es más verosímil suponer que los que perseguían, acechaban y amenazaban a Juan Sebastián del Cano eran los parientes o deudos de María de Vidaurreta, interesados en vengar su afrenta o empeñados en que se le diera la debida satisfacción? El famoso marino desertó de su deber; su conducta con aquella joven fué muy poco caballeresca. Menos mal que no la olvida en su postrero documento, en el que por descargo de su conciencia le deja una manda de cuarenta ducados. Cosa análoga hizo con otra moza, María Hernández Dernalde, madre de Domingo del Cano; también se acuerda de ella en su testamento. La merced del Emperador, a que acabamos de referirnos, fechada en Burgos, se hace a petición de Juan Sebastián del Cano. El solicitante omite en su exposición un detalle de interés: la causa de la malquerencia de aquellos que, como se estampa en la Real Cédula, «vos teméis o receláis que vos herirán, matarán, o lisiarán, o harán otro mal o daño, o desaguisado alguno en vuestra persona». La calló el vascongado por tratarse de un motivo inconfesable, aludiendo tan sólo en el documento a la envidia que se tenía de su persona. Otra cosa habría sido de crear-

se amenazado por los portugueses; era un mérito más que podía aducir en sus peticiones y memoriales.

* * *

Juan Sebastián del Cano, después de acudir a las conferencias o juntas de Elvas o Badajoz, da fin a su inactividad y pone agua de por medio a su posición incómoda en Valladolid. Se enrola como lugarteniente, o segundo, en la brillante Armada de García Jofre de Loaisa, a la vez que para pilotar la nao «Sancti Spíritus», de doscientas toneladas. Trataba esta Armada, compuesta de siete navíos y 450 hombres de dotación y organizada y pertrechada por el famoso piloto Esteban Gómez, de repetir la empresa concebida por Magallanes, y continuar la obra de españolización del Maluco. Fué pródigo este viaje en accidentes funestos; en el Estrecho, se perdieron la mayor parte de los barcos; discordias continuas minaron la disciplina de las tripulaciones; murió el capitán general; y poco después, en pleno Pacífico, su sucesor en el mando, Juan Sebastián del Cano. Ocuire esto último el 4 de Agosto de 1526, y a bordo de la capitana «Victoria». Sólo una nave de la Armada de García Jofre de Loaisa alcanzó la isla Tidore, después de haber tocado en las Marianas y Mindanao.

Poco antes de morir, Juan Sebastián del Cano, ya enfermo de cuerpo, pero sano de juicio y entendimiento, otorga testamento ante Iñigo Cortés de Peerea, contador de Su Majestad, y siete testigos, entre los cuales se cuenta Andrés de Urdaneta, nombre inseparable de la colonización y conquista de las islas Filipinas.

El testamento de Juan Sebastián del Cano es un documento precioso e interesante para conocer la vida del ilustre marino. Gracias a él se han descubierto algunas modalidades de ésta. Sus hondos sentimientos

cristianos y acrisolada devoción se reflejan en varias cláusulas, y en sus muchas mandas a otras tantas iglesias y monasterios, que habían de ser «pagadas de los dineros que Su Magestad me debe». Satisfechos otros muchos legados o mandas y asimismo las deudas, nombraba heredero universal de todo el resto a Domingo del Cano, y a falta de éste y de sus descendientes directos, a su otra hija natural. Gozaría del usufructo de estos bienes doña Catalina del Puerto, madre del ilustre marino. Encomendaba a los ejecutores testamentarios, y especialmente a su madre, hermano Domingo, Domingo Martínez Gorostraga y Rodrigo de Gainza, el entero cuidado, custodia y tutela de su hijo e hija. A través de nimios detalles, contenidos en su testamento, puede comprobarse una de las cualidades distintivas de Juan Sebastián del Cano: su prodigiosa memoria.

IV

En el año 1553, o sea, veintisiete después del óbito de Juan Sebastián del Cano, hubo de sostener su madre un pleito con el fisco o Real Hacienda. No para que se le diesen, en memoria u homenaje a su hijo, recompensa y honores de que disfrutaban sus descendientes, sino para que se le pagaran los sueldos y emolumentos no liquidados al ilustre muerto, ya por su grado de capitán, ya por la pensión que le concedió el Emperador a la vuelta de su viaje alrededor del Mundo. Se estimaron justificadas las pretensiones de la anciana señora. Por dos veces se resolvió favorablemente su demanda, y luego, por Real Cédula firmada por la Emperatriz, se ordenó el pago a doña Catalina del Puerto de una cantidad alzada. Sin embargo, este mandato no debió tener efectividad. Compruébalo el que en el año 1567, reinando ya Felipe II, el bachiller Rodrigo Sánchez de Gainza, sobrino de Juan Sebastián del Cano, y uno de sus testamentarios, otorga poder a favor de Francisco Gainza, residente en la Corte, para cobrar todo lo que se le debía a su tío por los servicios hechos al Emperador, y que, según expresa en su poder, no le habían sido pagados.

V

El pequeño pueblo de Gueteria ha cultivado el recuerdo y se ha mantenido fiel a la memoria del más ilustre de sus hijos.

La casa donde advino a la luz del mundo Juan Sebastián del Cano fué destruída por devastador incendio el año 1597. Quedó el solar, que como sagrado recinto fué señalado al público respeto por los habitantes del puertecillo guipuzcoano. En el postero año del siglo décimo octavo, el Ayuntamiento de Gueteria proyectó demoler la ermita de Santa María Magdalena, sita en la plaza del lugar, y que hacía años había sido profanada con horribles sacrilegios, y edificarla en el mismo sitio solar en que nació Juan Sebastián del Cano. El propietario del solar, señor Lardizábal, lo cedió graciosamente para la realización de aquel proyecto. Se comenzaron las obras, pero no llegaron a concluirse; lo construído fué arrasado en la última guerra civil española del pasado siglo.

En la iglesia de San Salvador, favorecida por una de las mandas testamentarias de Juan Sebastián del Cano, se puso en el siglo xvii cabe al umbral de su puerta más importante, la siguiente inscripción: **Esta es la sepultura del insigne capitán Juan Sebastián de Elcano, vecino y natural de esta noble y leal villa de Gueteria, que fué el primero que dió la vuelta al mundo en el navío la «Victoria»;** y en memoria de este héroe animoso mandó poner esta losa don Pedro

de Echave y Asu, Caballero del orden de Calatrava, año 1671. Rueguen a Dios por él. Sobre ella figura el escudo de armas de del Cano. Tal monumento epigráfico ha inducido a muchos a creer que el cadáver del ilustre guipuzcoano fué conducido a España por sus compañeros de viaje, y que sus restos mortales descansan en el mismo sitio que los de sus antepasados. Como hemos visto, no tuvieron otro descanso que el fondo insondable, en aquellos tiempos, del mar del Sur.

Años después, don Manuel Agote, siendo alcalde de Guetaria, como homenaje a la memoria del héroe, costeó a sus expensas una hermosa estatua de mármol, trabajada por el artista Alfonso Giraldo Bergaz, escultor de Cámara y director de la Academia de San Fernando. Fué inaugurada por don Miguel Lardizábal y Amesqueta, poseedor de los bienes y documentos de la familia de Juan Sebastián del Cano. Se colocó a la entrada del pueblo, sobre pedestal de mármoles, y con inscripción trilingüe (latín, castellano y vascuence), recordatoria de la gran hazaña del ilustre navegante. La barbarie de la segunda guerra civil del pasado siglo, destrozó el monumento; la estatua, depuesta de su sitio, y con no pequeños deterioros, se colocó sobre la puerta principal de la muralla. La Diputación de Guipúzcoa, celosa siempre por mantener vivo el recuerdo de sus ilustres hijos, reparó el daño producido por la contienda fratricida, erigiendo otra estatua en bronce en el año 1861; hizo más, con gran munificencia, posibilitó la publicación de la más completa biografía de Juan Sebastián del Cano, la de Eustaquio Fernández de Navarrete; y encargó, no ha muchos años, al eminente pintor Elías Salaverría, el bello e inspirado cuadro que adorna uno de los salones de la Diputación guipuzcoana.

CAPITULO XII

LA gran empresa concebida por Hernando de Magallanes, y llevada a cabo por la labor conjunta de éste y de Juan Sebastián del Cano, planteó ante los Estados peninsulares—España y Portugal—el problema de la posesión y derechos sobre el Maluco. Daremos al lector noticia sumaria de cómo se resolvió dicho problema, y de las discusiones que suscitó.

Era en los días en que Juan Sebastián del Cano pretendía insistentemente se le asegurase una decorosa existencia, en pago y como homenaje a sus servicios, o que se le diese el honroso privilegio de servir de nuevo a la corona española. Su nombre y el relato del hecho inaudito que acababa de realizar corrían de boca en boca por todo el continente europeo, y más en particular por las naciones interesadas en los descubrimientos geográficos: Italia, Portugal, Inglaterra y Francia.

Cuenta el cronista Herrera, que habiendo pasado a Italia uno de los tripulantes de la nave «Victoria», lo contemplaban los habitantes de aldeas, pueblos y ciudades con ojos extasiados, como a un ser extraordinario. Hombres de todas las clases sociales salían a su paso para abrazarle y oírle narrar la inmortal hazaña.

España, por la empresa Magallanes-Cano, había

tomado posesión del Maluco, y dispuesta se encontraba a ejercer sus prerrogativas de dueña. Creía poder hacerlo con todo derecho y justicia, y sin mermar un ápice los derechos del reino vecino. Antes de ponerse en marcha la famosa expedición, las dudas del Emperador habían quedado desvanecidas con los argumentos convincentes de Hernando de Magallanes, Ruy Falero y Cristóbal de Haro.

Según éstos, España podía caminar por seguro sendero, ya que sobraban argumentos para demostrar que las islas de la Especiería se encontraban dentro de la esfera de influencia asignada a los españoles en el Tratado de Tordesillas. Esta era también la opinión y seguro parecer de Maximiliano de Transilvania, autor de una «Relación» de la gigantesca empresa, escrita en latín a los pocos días del feliz arribo a Sevilla de la nave «Victoria», y dirigida al cardenal Salpurgense, obispo de Cartagena. La dicha «Relación» se escribió a base de los datos y pormenores suministrados por Juan Sebastián del Cano, y otros marineros que en su compañía vinieron. Sin embargo, la obra de Maximiliano de Transilvania, más que informativa, era pragmática, ya que estaba encaminada a enseñar cómo, por quién y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas, «las cuales caen en la conquista y marcación de la Corona Real de España». Diego de Barbosa, por los mismos días, entregaba un largo Informe a Carlos V, en el que a vuelta de recomendar la causa de Alvaro de Mezquita y de los que en su nave regresaron forzados a España desde el estrecho de Magallanes, expone las ventajas del comercio con la Especiería, cuyo monopolio se acababa de conquistar en favor de España, y hace recomendaciones pertinentes para obtener de él el más provechoso rendimiento, así como para conseguir el mayor respeto a España en aquellas apartadas regiones. Después de todo esto,

los españoles no podían dudar de sus derechos. Tan seguros estaban, que apenas arriban a sus costas los escasos restos de la Armada magallánica, se dispone la formación de otra mayor, al mando de Jofre de Loaisa, la cual tenía como objeto hacer efectiva la soberanía de España, e iniciar la obra de colonización y explotación del Maluco.

Mas enfrente de la opinión española, se levantan los intereses creados de Portugal, resuelta a defender su monopolio en el comercio de las especias. Con propaganda bien organizada, los portugueses hacían creer al mundo que todas las que venían a Europa eran originarias del Quersoneso Aureo, o sea, de la península de Malaca, siendo la verdad que esta península no producía más que pimienta. Las otras clases de especias llegaban a Malaca por el comercio activo de portugueses e indios con el Maluco o islas de la Especiería. Malaca, pues, no era más que un gran depósito de mercancías procedentes de las islas de las Especias; allí iban a cargar cómodamente los barcos lusitanos, y desde Lisboa se hacía la distribución al mundo de las ricas y solicitadas especias.

Repetimos que para Portugal era cuestión de vida o muerte, en lo que tocaba a sus negocios mercantiles, mantener o no el secreto del comercio con la Especiería, y aun de sus conocimientos y viajes al Maluco. Sostener la descomunal farsa era el modo de evitar ambiciones y deseos de posibles contrincantes. Pero de nada la sirvió esta táctica y conducta; el edificio comercial levantado con sillares de suspicacia, celos y mentiras, se agrieta en su base con la empresa magallánica. Para defenderlo de un posible total derrumbamiento, no quedaba otro camino que discutir legalmente la posesión de las Molucas a los españoles.

No se trataba de apelar al *primun posesum*, ya que el mundo estaba dividido en dos esferas de in-

fluencia distintas, sino de saber y demostrar si el rico Archipiélago caía dentro de la esfera hispana o de la lusitana. Poco importaba el que los portugueses, antes que los súbditos de otra nación, hubieran puesto el pie en el Maluco; lo interesante para ellos era salir al paso de las pretensiones españolas, y demostrar que el Maluco, por su situación, correspondía al hemisferio de Portugal.

* * *

Admitiendo como título posesorio indiscutible la línea de demarcación ajustada en el Tratado de Tordesillas, sostenía el Gobierno portugués que el Maluco caía fuera de la zona de conquistas y empresas ultramarítimas españolas y, por consiguiente, dentro de la que en dicho Tratado se había asignado a Portugal. España, como ya está dicho, sostenía la tesis contraria.

Arduo por demás era dirimir el pleito a causa de la indeterminación del texto legal de donde se arrancaba, y por no ser fácil en aquellos tiempos la determinación exacta de longitudes. Se ofrecía un doble problema a resolver: fijar exactamente la línea de demarcación, y su antimeridiano, o sea, el semicírculo de longitud situado a 180 grados de aquélla.

Cuando a fines del siglo xv españoles y portugueses actuaban de consuno en abrir nuevas rutas de civilización y comercio, descubriendo para Europa nuevos países y zonas terrestres, el Pontífice Alejandro VI, a base de considerar propiedad de la Iglesia todo país no cristiano, y con el objeto de evitar diferencias y disputas entre las dos naciones descubridoras, señala en la bula «Intercetera» la famosa Línea de Demarcación, coincidente con el meridiano situado a cien leguas de las islas Azores, o de cabo Verde; al occidente de esta línea podían descubrir y

navegar los españoles; al oriente, los portugueses. La indeterminación de esta primera línea de demarcación salta a la vista. No daba igual que partiera de las Azores o de las islas de cabo Verde, ya que estas últimas están diez grados más al occidente que aquéllas. Además, según la tal Línea, las Canarias quedaban dentro de la esfera de influencia lusitana. Al objeto de salvar esta excepción y de obviar aquel inconveniente, el Tratado de Tordesillas señala como nueva Línea de Demarcación el meridiano situado a 370 leguas al occidente de las islas de cabo Verde, y excluye de ella a las islas Canarias. Esta segunda Línea de Demarcación era algo más precisa que la primera; sin embargo, dejaba lugar a nuevas dudas. En efecto, las islas de Cabo Verde son varias y situadas a longitud diversa; no señalando el punto preciso de donde debían arrancar las trescientas setenta leguas, tampoco quedaba señalado exactamente el meridiano coincidente con la citada línea. Esta imprecisión, como la referente a la medida itineraria que debiera emplearse para el cómputo, pues más entonces que ahora el término leguas sin apelativo correspondía a longitudes diversas, había de ser objeto de estudio y resolución de técnicos. Diferentes veces se habló del nombramiento de una comisión mixta de técnicos, hispano-portugueses, encargada de fijar con exactitud lo dispuesto en el Tratado de Tordesillas; pero tales propósitos no tuvieron realidad plena.

Y no estando bien establecida la Línea de Demarcación acordada en el repetido Tratado, tampoco podía fijarse la de su antimeridiano. Verdad es que de momento no interesaba ni lo uno ni lo otro; pero desde el punto y hora en que los portugueses y castellanos, avanzando en contrario sentido, se encontraron en el mundo del Pacífico o sus márgenes, la situación de las islas de la Especiería era manzana de discordia entre las dos naciones, por el interés que

ambas tenían en localizar aquel rico y pequeño archipiélago dentro de su correspondiente esfera de influencia. Y es lo curioso del caso que los historiadores y los geógrafos actuales, aun cuando ya se hallan libres de todo prejuicio y apasionamiento sobre el problema, no pueden declararse con seguridad a favor de los portugueses o al de los españoles en su pleito antañón sobre el Maluco. Todo a consecuencia de los defectos no subsanados a tiempo del dichoso Tratado de Tordesillas.

* * *

Al poco tiempo de regresar Juan Sebastián del Cano, comienza Portugal a moverse intranquilo, y de modo muy distinto a como lo había hecho desde el momento en que se aceptó en la Corte de Carlos V el proyecto magallánico. Ante lo irremediable, mendeán advertimientos, cartas y embajadas a la Corte imperial de España, protestando en los más diversos tonos de la ocupación española de la Especiería, y alegando como definitivo argumento el manoseado texto legal del Tratado de Tordesillas. Al propio tiempo, trabajan sin descanso en Portugal los cosmógrafos, matemáticos y marinos en su labor de preparar plásticas representaciones cartográficas demostrativas de la justificada pretensión portuguesa. Confiados en su derecho, proponían los portugueses se hiciera la demarcación por una flota mixta de astrónomos, cosmógrafos, escribanos y pilotos; y que entre tanto, España suspendiera sus tratos, comercio y proyectos sobre el Maluco, dejando en suspenso sus pretendidos derechos posesivos.

La misma seguridad que los hombres del vecino reino tenía Carlos V. Además de los argumentos y noticias que habían pesado sobre su ánimo, tenía uno de indiscutible fuerza probativa. ¿Cómo los portugueses,

tan convencidos de la razón que les asistía, habían mostrado una tenacidad a toda prueba en sus trabajos de zapa contra el proyecto magallánico? ¿Si el famoso Tratado les aseguraba tan claramente la posesión legal del Maluco, a qué dificultar una empresa española de resultado nulo en cuanto a beneficios para España en la Especiería? Lo práctico desde el punto de vista portugués era refocilarse al ver que España iba a gastar sus fuerzas y energías descubridoras en pro de un resultado económico perfectamente nulo; y no comprometerse, hasta el punto que pudiera decirse que sicarios del reino portugués intentaron atentar contra la vida de Magallanes en Zaragoza. El Emperador, con la tranquilidad y sensatez en él acostumbrada, hizo lo indecible por solucionar pacíficamente la cuestión; mejor dicho, ya que para él no había cuestión o problema, por convencer en el mejor y más cariñoso tono posible a los portugueses, del derecho que asistía a España en las islas Molucas. Para esto, entre otros expedientes a que acude, envía a la nación vecina al doctor Cabrero, autoridad científica indiscutible, y al protonotario Barroso con alegatos, memorias e instrucciones precisas para contestar a los portugueses, y manifestarles que de buen grado accedería su majestad imperial a que dos carabelas tripuladas por mixta comisión de técnicos señalara la Línea de Demarcación en todo su curso, y hasta a suspender su relación política y comercial con el Maluco, siempre que Portugal, en justa reciprocidad, hiciera lo propio con Malaca, en razón a que no estaba muy claro el derecho de Portugal sobre este país, que en opinión de muchos quedaba dentro del hemisferio atribuido a España.

No hay que decir que esta gestión de Carlos V cerca del Gobierno de Portugal fracasó, contestándose a sus enviados hasta de mala manera, sobre todo al ver que se hicieron eco de las dudas de muchos sobre

el derecho de Portugal a la península de Malaca. La misma suerte tienen otras intervenciones del Emperador. Portugal se había colocado en un punto de extrema intransigencia. Sin embargo, aun reconociéndolo así el Gobierno español, no tuvo tal conducta la debida contestación, gracias a los complicados y múltiples problemas que por entonces pesaban sobre la corona española. No hay que olvidar que a la sazón ardía la guerra con Francia y su Rey Francisco I, y que la cuestión religiosa en Alemania, de la que no podía desentenderse Carlos V, después de fracasada la conferencia de Worms, tomaba el agrio cariz precursor de cruentas discordias. Portugal, conocía todo esto y en defensa de sus altos intereses económicos se aprovechaba de las circunstancias. Por su parte, el Emperador, como hombre sensato y reflexivo, a fin de cuentas, prefería un mediano arreglo a una nueva complicación bélica, sobre las muchas que le cercaban. No obstante el fracaso de sus primeras gestiones continuaron éstas, sucediéndose buen número de cartas y conversaciones entre portugueses y castellanos, hasta que el fin ambas partes acordaron unas capitulaciones tendientes a resolver el difícil pleito. Los Monarcas respectivos de España y Portugal dieron sendos poderes a varios procuradores para que, reunidos en Vitoria, acordaran lo pertinente acerca de la demarcación, propiedad y explotación del Maluco. Representaron en esta Junta al Emperador: Mercurino de Gatinara, Gran Canciller; Hernando Vega, Comendador Mayor en Castilla de la Orden de Santiago; don García de Padilla, Comendador Mayor de la Orden de Calatrava, y el doctor Lorenzo Galíndez de Carvajal, gran erudito y prestigioso hombre de letras. El Monarca portugués, don Juan, tuvo como delegados o procuradores en la citada Junta a Pero Correa de Atubia, señor de la villa de Velas, y al doctor Juan de Faria. Descono-

ce mos detalles sobre el desarrollo de las conversaciones y disputas habidas en la Junta de Vitoria. El resultado final de ella no fué ni mucho menos definitivo; el único acuerdo tomado fué dar largas al asunto, endosar su resolución definitiva a otros: a una comisión mixta de letrados, astrólogos—entiéndase astrónomos—, pilotos y marineros, para que reunidos en la raya de Castilla y Portugal, entre Badajoz y Elvas, dictaminaran, en un plazo de tiempo preestablecido, sobre la famosa Línea de Demarcación acordada en el Tratado de Tordesillas, y sobre el mejor derecho a la propiedad y posesión discutida. Mientras así se acordaba, ni España ni Portugal podían enviar barcos, ni rescatar, ni contratar en las islas de la Especiería. Fué tomada esta resolución en la ciudad de Vitoria el 19 de Febrero de 1524, y urgentemente anunciada por escrito a los Gobiernos respectivos.

Para la reunión o reuniones a que hacía referencia el acuerdo de Vitoria fueron nombrados por parte de España, a Bartolomé Ruiz de Castañeda, como escribano, y, como letrados, al licenciado Acuña, oidor de la Audiencia y Chancillería de Valladolid, y al también licenciado Barrientos, a los que ordenó Carlos V por Real Cédula, fechada en Burgos el 21 de Marzo de 1524: «Yo vos encargo y mando que antes que confiráis con los diputados del Serenísimó Rey de Portugal, todos hayáis entre vosotros platicado e conferido en la materia, para que váis resolutos e conformes en lo que habéis de responder e allegar en nuestro favor, e por una boca habléis todos». Recomendación atinada para abogados, entonces como siempre, demasiados aficionados a deslumbrar con las luces de una dialéctica gárrula. Como astrólogos, pilotos y marineros fueron nombrados como representantes de España, Hernando Colón, el hijo del inmortal Almirante, Simón de Alcazaba, doctor Salaya, Pedro

Ruiz de Villegas, fray Tomás Durán, y el capitán Juan Sebastián del Cano. A todos hacía el Emperador, en su carta de nombramiento, parecida recomendación que a los letrados, y sobre todo la de oír los pareceres y argumentos de otros astrólogos y pilotos, como Alca-raz, bachiller Tarragona, Sebastián Caboto, Juan Ves-pucio, Diego Rivero y algunos más. Quiere, pues, Carlos V, que los hombres elevados en alas de la fama por el prestigio de su nombre o hazañas, oigan, antes de tomar resolución alguna sobre el asunto a ellos encomendado, el parecer de otros, que sin estar tan rodeados del aura popular por la índole callada de su labor, podían no obstante dar una opinión va-liosa. ¡Siempre la misma sensatez y cordura por parte del Emperador, conocedor de dificultades efectivas y de gran peso!

Cuando Portugal nombró sus correspondientes de-legados, se reunen con los de Castilla en Puente de la Ribera del Caya, pequeño río fronterizo afluente del Guadiana. Esta primera reunión se verificó el 11 de Abril de 1524; tuvo un carácter puramente ceremo-nioso, y el único acuerdo que en ella se tomó fué decidir que en lo sucesivo las conversaciones tendrían lugar o en Yelbes, la actual Elvas, lugar portugués, o en la ciudad española de Badajoz; procurando de-mediatar el número de sesiones entre las dos ciudades, para de este modo no herir la susceptibilidad de los delegados de una u otra nacionalidad. La falta de cómodos alojamientos en Puente de la Ribera del Caya, fué el motivo de que en este sitio no se repitie-ran las reuniones.

En las celebradas en Badajoz o Elvas, clausuradas de modo definitivo el día 31 de Mayo del año última-mente indicado, se vió, desde el primer momento, que los delegados de Portugal tenían el empeño decidido en crear dificultades y obstaculizar la marcha de las negociaciones y arreglos. Entre otras cosas, recusa-

ron a Simón de Alcazaba como sospechoso de parcialidad; se tomaban excesivo tiempo en la contestación de los asuntos que se proponían; y se manifestaban siempre reacios en mostrar ciertos documentos cartográficos requeridos por los delegados españoles. Estos, en cambio, diligentemente, muestran a sus intransigentes interlocutores todos los mapas que llevaban en cartera; y entre ellos, naturalmente, el original o copia de las once cartas de marear que para la expedición de Magallanes hizo el cosmógrafo Nuño García Torreño, y las siete que para el mismo fin confeccionó el bachiller Ruy Falero. El problema a resolver en las Juntas celebradas cabe a la frontera hispano-portuguesa, era la determinación exacta del punto de referencia para el trazado de la Línea de Demarcación impuesta por el Tratado de Tordesillas. Ante la conducta poco clara y obstruccionista de los delegados portugueses, los españoles acaban por adoptar también una posición de análoga intransigencia. Señalan la isla de San Antonio, o sea la más occidental de las islas de cabo Verde, como punto inicial del cómputo de las 370 leguas que servían para fijar la Línea de Demarcación; los portugueses, en cambio, proponen para lo mismo las islas de la Sal y de Buena Vista; es decir, las más orientales del grupo de las de cabo Verde. Como resumen de las conversaciones, llegan los técnicos hispanos a la conclusión de que las Molucas se encontraban a 150 grados al occidente de la Línea de Demarcación, y por consiguiente, dentro del hemisferio asignado a los descubrimientos y exploraciones españolas. Hacían este cálculo a base de Globos y mapas y de las medidas itinerarias usuales. Pero los portugueses, aduciendo datos distintos, llegaron a la conclusión contraria, a la de que las islas Molucas estaban a más de 180 grados de la línea de demarcación. Demostraban con esto claramente que tanto como defender su tesis les interesaba dar lar-

gas al asunto, lo cual dió al traste con la buena fe y seriedad de los mandatarios de España.

Ante el fracaso rotundo de las Juntas de Badajoz, Elvas y Puente de la Ribera del Caya, disueltas sin llegar a acuerdo definitivo aceptado por las dos partes, se ultimaron los preparativos y salida de la famosa Armada de García de Loaisa, a la que aludimos en el capítulo anterior, y que abandonó el puerto de La Coruña el 24 de Julio de 1525. A poco de llegar a Sevilla Juan Sebastián del Cano, y de enterarse el Emperador de la buena acogida dispensada a los españoles en el Moluco, se encarga al piloto Esteban Gómez organizar y pertrechar una gran Armada con destino a la Especiería. Muy adelantados andaban los preparativos del famoso piloto cuando los suspendió a raíz del acuerdo tomado en la Junta de Vitoria. Carlos V, como de costumbre, cumplió fielmente su compromiso. Cuando quedó desligado de él, dió orden a Esteban Gómez de que reactivara la interrumpida labor. Sobre Portugal pesaba análoga obligación, pero no fué cumplida tan puntualmente; valiéndose de argucias, ni un solo momento interrumpe su tráfico con el archipiélago en litigio.

* * *

Todavía el asunto de las Molucas dió lugar a nuevos tratos y conversaciones, hasta que por fin quedó zanjado definitivamente, en el año 1529, por una Capitulación firmada en Zaragoza por procuradores de ambos Monarcas. Los del Emperador fueron, Mercurio Gatinará, fray García de Loaisa y fray García de Padilla, que recibieron sus poderes por real documento fechado en la capital aragonesa el 15 de Abril de 1529. Al Rey de Portugal representó el licenciado Antonio de Azevedo Contiño, que recibió el poder correspondiente de su Monarca fechado en

Lisboa el 18 de Octubre del año 1528. Reunidos en Zaragoza el 22 de Abril del año indicado, concertaron un público instrumento de transacción y contrato de venta, con pacto de retro vendendo, cuyo extremo más importante era el siguiente: la venta por parte del Emperador de todos sus derechos de posesión y propiedad a las Molucas al Rey lusitano, por la cantidad de 350.000 ducados. De esta manera quedaba liquidado y resuelto cuasi definitivamente el enojoso pleito de las islas Molucas. Verdad es que quedaban en el citado documento recursos al Rey de España para volver el asunto al estado anterior de cosas, mediante la total devolución de la cantidad indicada, pero de ellos no se hizo uso ni se pensó hacerlo en ningún momento.

Poco pudo envanecerse Portugal de su triunfo en la famosa cuestión del Maluco. Aparte del escaso tiempo que disfrutó de su posesión, se hizo cargo muy pronto de que la Especiería no merecía la pena de haber desplegado tanta tenacidad, y de haberle expuesto a una guerra contra España. El comercio de especias decayó muy presto, ya por el imperio de la moda del bien comer, ya por haberse descubierto otras en el continente americano, o ya por el inevitable contrabando que se hacía en beneficio de otras naciones.

La resolución de Carlos V no tuvo nada de humillante ni deshonrosa para España. Como los buenos tácticos de guerra, el gran Emperador no se aferraba, por punto de excesivo amor propio, a determinadas posiciones. Aparte de que la llegada al Maluco por la vía del Estrecho, única de que podía hacer uso España, era difícilísima y no compensadora, como lo demostraba el fracaso de la Armada de Loaisa. ¿Qué significaba el pequeño archipiélago ante la expansión española por los áureos reinos de Méjico y Perú? La conquista de ambos, en los días de Carlos V, hizo

olvidar prestamente, aun a los más celosos españoles, la justificada claudicación del Emperador en el asunto del Maluco. Transigió con la venta de sus derechos, por el convencimiento de que no valía la pena de sostenerlos; y aun así, deja el camino libre a sí y sus sucesores para reivindicarlos.



I N D I C E

Págs.

CAPITULO PRIMERO

- I.—La época de los grandes descubrimientos geográficos 7
- II.—El problema del Estrecho..... 9
- III.—El cuarto centenario del descubrimiento del Estrecho. Relaciones sobre la empresa de Magallanes-Cano 12
- IV.—El caballero Pigafetta y su relación sobre la empresa Magallanes-Cano 17

CAPITULO II

- I.—El hidalgo Fernando de Magallanes al servicio inmediato de los dos primeros vi-reyes portugueses de la India. Su proyecto y cómo posibilita su realización..... 27
- II.—Magallanes se casa en Sevilla. Magallanes, Ruy Falero y Juan de Aranda..... 33
- III.—Es aceptado por la Corona de España el proyecto de Magallanes..... 38

CAPITULO III

- I.—Las capitulaciones firmadas por los Reyes don Carlos y doña Juana con Magallanes y Falero. Nuevas mercedes concedidas a los futuros descubridores..... 43
- II.—Magallanes y su socio en Zaragoza..... 48
- III.—El Rey y la Casa de Contratación de Sevilla. 50
- IV.—Incidentes durante los preparativos de la Armada. Jura de las banderas..... 53
- V.—La Armada magallánica, sus unidades y personal. Instrucción dada por el Rey para el viaje de descubrimiento de las islas Molucas 61

CAPITULO IV

I.—Salida de la Armada. Detención en Sanlúcar de Barrameda ; cómo fué aprovechada por Magallanes.....	69
II.—La Armada abandona aguas españolas. Escala en Canarias. Travesía atlántica y resultado de las primeras diferencias entre el jefe y los demás capitanes de la Armada	74
III.—Escala en la bahía de Santa Lucía o Río de Janeiro	78
IV.—A lo largo de la costa atlántica de América del Sur. Exploración del estuario del Plata. Las islas de los Pingüinos y Leones...	82

CAPITULO V

I.—La invernada en el puerto de San Julián. Naufragio de la nave «Santiago». Los llamados Patagones por Magallanes.....	89
II.—La llamada tragedia del puerto de San Julián. Cómo pueden completarse los escasos datos aportados por Pigafetta.....	94
III.—Antecedentes del complot contra Magallanes. Detalles de su rápido desarrollo. Sus consecuencias. Información de lo ocurrido a propuesta de Alvaro de Mezquita.....	97

CAPITULO VI

I.—En el puerto de Santa Cruz. Instrucciones de Magallanes a los demás capitanes de la Armada	109
II.—Descubrimiento del estrecho de los Patagones, de Todos los Santos o de Magallanes. Incidencias ocurridas en su travesía y exploración	III

III.—Viaje y llegada a España de la nave de «San Antonio», desertada de la Escuadra en el Estrecho	116
--	-----

CAPITULO VII

I.—La fácil travesía del mar de las Damas o Pacífico. Las penalidades sufridas a causa del hambre y el escorbuto.....	123
II.—Accidentada escala en las islas de los Ladrones o Marianas.....	130
III.—En las islas Filipinas, Cordiales relaciones y tratos con el Rey de Cebú.....	133
IV.—Muerte de Magallanes en lucha contra los naturales de la isla de Mactan. Noticia de un supuesto derrotero de Magallanes.....	140 ✓

CAPITULO VIII

I.—La Armada ante la muerte de Magallanes. Inmediatas decisiones. El funesto banquete en la isla de Cebú. La traición del Rey de esta isla o de Enrique de Malaca, esclavo de Magallanes.....	147
II.—Carvallo, jefe de la Escuadra. Se destruye la nave «Concepción». Estancia en la isla de Borneo	154
III.—Carvallo es destituido de su cargo.....	161
IV.—Juan Sebastián del Cano.....	163

CAPITULO IX

I.—El mando efectivo de Juan Sebastián del Cano. Llegada al Maluco. Escala en la isla Tidore; causas que precipitan la salida de esta isla.....	171
II.—Triste destino de la nave «Trinidad» y su tripulación	179

CAPITULO X

I.—El regreso de la nave «Victoria» a España, como empresa dirigida por Juan Sebastián del Cano. Escala en la isla Timor.....	185
II.—La difícil navegación por la zona del cabo de Buena Esperanza	190
III.—Escala en las islas del cabo Verde y detención de algunos tripulantes de la nave «Victoria»	195
IV.—Ultimos azares del viaje.....	199

CAPITULO XI

I.—Los tripulantes de la «Victoria» llegados a Sanlúcar de Barrameda.....	203
II.—Entrada en Sevilla de Juan Sebastián del Cano y su gente. Fin de la nave «Victoria»	205
III.—Entrevista del Emperador y Juan Sebastián del Cano. Entrevista del Emperador y Pigafetta. Información abierta en Valladolid sobre las incidencias del Viaje. Mercedes concedidas a Juan Sebastián del Cano y peticiones de éste. Juan Sebastián del Cano en Valladolid. Fin de Juan Sebastián de Cano.....	208
IV.—Peticiones de los sucesores de ilustre marino.	218
V.—Guetaria y su ilustre hijo.....	219

CAPITULO XII

I.—El problema del Maluco. Las líneas de demarcación. Primeros ensayos del Emperador para solucionar el pleito. Juntas de Vitoria, Puente de la Ribera del Caya. Badajoz y Elvas. Arreglo definitivo de la cuestión.....	223
--	-----

LA ESPAÑA IMPERIAL

MAGNIFICA COLECCION DE BIOGRAFIAS DE
LAS PRINCIPALES FIGURAS DEL IMPERIO
(VOLUMENES DE 250 A 300 PAGINAS)

PUBLICADAS

ISABEL LA CATOLICA

POR

EL BARON DE NERVO

FÉLIX II

(Rey de España y Monarca del Universo)

POR

MARIANO TOMAS

CISNEROS

POR

J. GARCIA MERCADAL

EL GRAN CARDENAL DE ESPAÑA

(Don Pedro González de Mendoza)

POR

EL MARQUES DE LA CADENA

DOÑA JUANA LA LOCA

POR

N. SANZ Y RUIZ DE LA PEÑA

DON JUAN DE AUSTRIA

(Paladín de la Cristiandad)

POR

MANUEL FERRANDIS

ALEJANDRO FARNESIO

(Duque de Parma)

POR

JULIAN MARIA RUBIO

HERNAN CORTES

(Conquistador de Méjico)

POR

LUIS TORRES

MAGALLANES - ELCANO

POR

AMANDO MELON Y RUIZ
DE GORDEJUELA

EN PRENSA

EL GRAN CAPITAN

POR

JUAN MONEVA Y PUYOL

EN PREPARACION

CARLOS V

POR

FRANCISCO DE COSSIO

LOPE DE VEGA

POR

JOAQUIN DE ENTRAMBASAGUAS

PIZARRO

(Conquistador del Perú)

POR

M. BALLESTEROS Y GAIBROIS

CALDERON DE LA BARCA

POR

N. ALONSO CORTES

DON FERNANDO EL CATOLICO

POR

JOSE LLAMPAYAS

FELIPE III

POR

CRISTOBAL DE CASTRO

A CONTINUACION APARECERAN OTRAS BIOGRAFIAS
DEBIDAS A LOS MAS ILUSTRES AUTORES
PIDANSE EN TODAS LAS LIBRERIAS DE ESPAÑA Y AMERICA
SEIS PESETAS CADA TOMO



BIBLIOTECA NUEVA

Almagro, 38

MADRID

Precio: **6** pesetas.