

Stefan Zweig



Magallanes

E LEJANDRIA



Stefan Zweig

Magallanes

E LEJANDRIA

LIBRO DESCARGADO EN WWW.ELEJANDRIA.COM, TU SITIO WEB DE OBRAS DE
DOMINIO PÚBLICO
¡ESPERAMOS QUE LO DISFRUTÉIS!

MAGALLANES

STEFAN ZWEIG

PUBLICADO: 1938

FUENTE: [HTTPS://PROJEKT-GUTENBERG.ORG](https://PROJEKT-GUTENBERG.ORG)

TRADUCCIÓN: ELEJANDRÍA

INTRODUCCIÓN

Los libros pueden tener su origen en sentimientos de la más diversa índole. Se escriben libros impulsados por el entusiasmo o movidos por el sentimiento de gratitud, pero de igual modo pueden encender la pasión intelectual la exasperación, la ira y el enojo. A veces la curiosidad se convierte en acicate, ese placer psicológico de explicarse a sí mismo, mediante la escritura, los hombres o los acontecimientos, pero también motivos de índole más dudosa, como la vanidad, el afán de dinero o el gusto por la autocontemplación, empujan con excesiva frecuencia —a la producción; en realidad, un autor debería, ante cada libro, dar cuenta a sí mismo de qué sentimientos, de qué necesidad personal ha elegido su tema. En cuanto al libro que aquí se presenta, tengo yo mismo plena conciencia de su origen íntimo. Nació de un sentimiento algo insólito, pero muy apremiante: de la vergüenza.

Fue así. El año pasado tuve por vez primera la ocasión, largamente anhelada, de viajar a Sudamérica. Sabía que en Brasil me aguardaban algunos de los paisajes más hermosos de la tierra, y en Argentina, una convivencia incomparable con camaradas de espíritu. Ya ese presentimiento hacía maravilloso el viaje, y durante la travesía se sumó todo lo imaginablemente propicio: un mar tranquilo, el completo relajamiento a bordo de aquel barco veloz y espacioso, el desprenderse de todos los vínculos y vejaciones cotidianas. Disfruté sin medida de los días paradisiacos de aquella travesía. Pero de pronto, era el séptimo u octavo día, me sorprendí presa de una molesta impaciencia. ¡Una y otra vez el cielo azul, una

y otra vez ese mar azul y quieto! En aquel súbito arretrato, las horas de viaje me parecían demasiado lentas. Deseaba en mi fuero interno hallarme ya en la meta, me alegraba de que el reloj avanzara cada día sin descanso, y de repente me oprimió aquel disfrute tibio, aquel disfrute indolente de la nada. Los mismos rostros de las mismas personas cansaban, la monotonía de la vida a bordo crispaba los nervios precisamente por su sosiego uniforme y palpitante. ¡Adelante, solo adelante, más deprisa, solo más deprisa! De repente, aquel hermoso, aquel cómodo, aquel comfortable transatlántico rápido ya no me parecía lo bastante veloz.

Quizá bastó ese único segundo en que tomé conciencia de mi propio estado de impaciencia para que ya sintiera vergüenza. Ahí vas viajando, me dije con enojo, en el más seguro de todos los barcos imaginables, en la travesía más hermosa que cabe imaginar, y todo el lujo de la vida está a tu disposición. Si por la noche sientes frío en tu camarote, te basta con girar un grifo con dos dedos y el aire se caldea. Te parece demasiado ardiente la luz de mediodía del ecuador; mira, a un solo paso tienes la sala con los ventiladores refrescantes, y diez pasos más allá te espera una piscina. En la mesa puedes elegir cualquier plato y cualquier bebida en este, el más perfecto de todos los hoteles, todo está ahí como por arte de magia, como traído por ángeles y en abundancia. Puedes estar solo y leer libros, o tienes juegos de a bordo, música y compañía, cuanto desees. Se te concede toda comodidad y toda seguridad. Sabes adónde vas, sabes con precisión a qué hora llegarás, y sabes que se te espera con la mayor cordialidad. Y de igual modo se sabe en Londres, en París, en Buenos Aires y en Nueva York, a cada hora, en qué punto del universo se encuentra en ese preciso instante el barco. Y solo tienes que subir una pequeña escalera, dar veinte pasos rápidos, y una chispa obediente salta del aparato de telegrafía sin hilos y lleva tu pregunta, tu saludo, a cualquier lugar de la tierra, y en una hora tienes ya respuesta desde cualquier punto del planeta. ¡Recuerda, tú, el impaciente, recuerda, tú, el insaciable, cómo era esto antes! Compara por un instante este viaje con aquellos de antaño, sobre todo con las primeras travesías de aquellos temerarios

que primero descubrieron para nosotros estos mares inmensos, este mundo, ¡y avergüénzate ante ellos! Trata de imaginarte cómo zarpaban entonces hacia lo desconocido en sus diminutos cúters de pesca, sin conocer el camino, del todo perdidos en lo infinito, expuestos sin interrupción al peligro, entregados a toda inclemencia del tiempo, a todo tormento de la privación. Sin luz de noche, sin más bebida que el agua salobre y tibia de los toneles y la recogida de la lluvia, sin más alimento que el bizcocho recubierto de costra y el tocino salado y rancio, y aun de este mísero sustento, privados a menudo durante días y días. Sin cama y sin lugar donde descansar, diabólico el calor, despiadado el frío, y a ello se sumaba la conciencia de estar solos, irremediablemente solos, en aquel desierto de agua sin piedad. Nadie en casa sabía, durante meses, durante años, dónde estaban, y ellos mismos no sabían adónde iban. La necesidad viajaba con ellos, la muerte los rodeaba bajo mil formas distintas por mar y por tierra, el peligro los aguardaba tanto de los hombres como de los elementos, y durante meses, durante años, eternamente, la soledad más espantosa rodeaba a aquellos pobres y míseros barcos suyos. Nadie, lo sabían, podía ayudarlos, ninguna vela, lo sabían, habría de cruzarse con ellos durante meses y meses en aquellas aguas jamás surcadas, nadie podría rescatarlos de la necesidad y el peligro, nadie daría noticia de su muerte, de su naufragio. Y me bastó con empezar a imaginarme por dentro estas primeras travesías de los conquistadores del mar para sentirme ya profundamente avergonzado de mi impaciencia.

Este sentimiento de vergüenza, una vez despertado, ya no se apartó de mí durante todo el viaje, y el pensamiento en aquellos héroes anónimos no me dejó libre ni un instante. Sentí el deseo de saber más de aquellos que primero osaron la lucha contra los elementos, de leer sobre aquellas primeras travesías por los océanos inexplorados, cuya narración ya había exaltado mis años de muchacho. Fui a la biblioteca del barco y tomé, al azar, unos cuantos volúmenes. Y de entre todas las figuras y todas las travesías, aprendí a admirar sobre todo una: la hazaña del hombre que, a mi entender, ha llevado a cabo lo más grandioso en la historia del

descubrimiento de la tierra, Fernando de Magallanes, él, que zarpó de Sevilla con cinco diminutos cúters de pesca para circunnavegar la tierra entera: la más magnífica odisea de la historia de la humanidad, acaso, aquella partida de doscientos sesenta y cinco hombres decididos, de los cuales solo dieciocho regresaron a casa en un barco carcomido, pero con la bandera de la mayor victoria izada en el mástil. En aquellos libros se contaba poco sobre él, en todo caso no lo bastante para mí; así que, ya de vuelta, seguí leyendo e investigando, asombrado de lo poco y lo poco fidedigno que se había dicho hasta entonces sobre esta hazaña heroica. Y, como ya me había ocurrido otras veces, reconocí que la mejor y más fecunda posibilidad de explicarme a mí mismo algo que me resultaba inexplicable consistía en darle forma y presentarlo también para los demás. Así nació este libro; puedo decir honestamente que para mi propia sorpresa. Pues mientras representaba esta otra odisea, siguiendo cuantos documentos pude alcanzar y con la mayor fidelidad posible a la realidad, tuve sin cesar la extraña sensación de estar narrando algo inventado, uno de los grandes sueños anhelados, uno de los cuentos sagrados de la humanidad. Pero nada hay mejor que una verdad que parece inverosímil. A las grandes hazañas heroicas de la humanidad se les adhiere siempre algo incomprensible, precisamente porque se elevan tan por encima de la medida terrena ordinaria; pero la humanidad solo recupera la fe en sí misma gracias a lo increíble de lo que ha llevado a cabo.

El nombre del hombre que emprendió la primera circunnavegación de la tierra ha llegado hasta la historia en no menos de cuatro o cinco formas distintas. En los documentos portugueses, el gran navegante aparece unas veces como Fernão de Magalhais, otras como Fernão de Magelhaes; él mismo, más tarde, tras pasar al servicio de España, firmaba los escritos ya como Maghallanes, ya como Maghellanes, y los cartógrafos latinizaron después esta forma española en Magellanus. A la hora de elegir para este libro una denominación uniforme, me decidí por la forma latina, desde hace tiempo de uso internacional corriente: Magallanes, por analogía con Colón, a quien tampoco llamamos nosotros Cristoforo Colombo o

Christopher Columbus. Del mismo modo, el soberano habsbúrgico que hizo posible su viaje aparece siempre citado bajo su nombre más célebre, Carlos V, aunque en aquel año de la partida no era sino Carlos I, rey de España, y todavía no había sido coronado emperador alemán.

NAVIGARE NECESSE EST

En el principio fue la especia. Desde que los romanos, en sus expediciones y sus guerras, cobraron por vez primera gusto a los ingredientes ardientes o narcóticos, acres o embriagadores, de Oriente, Occidente no puede ni quiere prescindir en la cocina y en la bodega de la «especiería», las especias de la India. Pues hasta bien entrada la Edad Media, la cocina nórdica sigue siendo inimaginablemente sosa y pobre. Aún ha de pasar mucho tiempo antes de que los frutos de la tierra hoy más corrientes, como la patata, el maíz y el tomate, obtengan carta de naturaleza permanente en Europa; aún apenas se emplea el limón para acidular ni el azúcar para endulzar, y aún no se han descubierto los sutiles tónicos del café ni del té; incluso entre príncipes y nobles, una glotonería torpe disimula la monotonía sin ingenio de las comidas. Pero es asombroso: basta con mezclar en el plato más tosco un solo grano de especia india, unas motas de pimienta, una flor seca de macis, una pizca de jengibre o de canela, para que el paladar, halagado, sienta al punto un estímulo extraño y sabrosamente excitante. Entre el crudo mayor y menor de lo agrio y lo dulce, de lo picante y lo insulso, vibran de golpe deliciosos armónicos y matices culinarios; muy pronto los paladares todavía bárbaros de la Edad Media no pueden saciarse de estos nuevos incitantes. Un plato solo se tiene por bueno cuando está locamente empimentado y acremente sazonado; hasta en la cerveza se echa jengibre, y el vino se calienta con especias machacadas hasta que cada trago arde en la garganta como pólvora. Pero no solo para la cocina necesita Occidente tan ingentes cantidades de «especiería»; también la

vanidad femenina exige cada vez más los perfumes de Arabia, y siempre nuevos: el almizcle lascivo, el ámbar bochornoso, el dulce aceite de rosas; tejedores y tintoreros han de trabajar para ellas las sedas chinas y los damascos indios, y los orfebres han de pujar por las perlas blancas de Ceilán y los diamantes azulados de Narsingar. Con mayor ímpetu aún fomenta la Iglesia católica el consumo de productos orientales, pues ninguno de los miles de millones de granos de incienso que el sacristán balancea en el incensario en los mil y mil templos de Europa ha crecido en suelo europeo; cada uno de esos miles de millones ha de ser transportado, por mar y por tierra, a lo largo de todo el interminable camino desde Arabia. También los boticarios son clientes fijos de los tan alabados específicos de la India, esto es, el opio, el alcanfor, la preciosa goma resina, y saben por buena experiencia que hace tiempo que ningún bálsamo ni ninguna droga parece a los enfermos verdaderamente curativo si en el tarro de porcelana no se lee, en letras azules, la palabra mágica «arabicum» o «indicum». Sin remedio, por su lejanía, su rareza y su exotismo, y acaso también por su carestía, todo lo oriental ha ido ganando para Europa un atractivo sugestivo, hipnótico. Árabe, persa, indostánico: estos adjetivos se vuelven en la Edad Media (de forma parecida a como en el siglo XVIII el gentilicio francés) sinónimos de suntuoso, refinado, distinguido, cortesano, exquisito y precioso. Ningún artículo de comercio es tan codiciado como la especiería; casi parece como si el aroma de aquellas flores de Oriente hubiese embriagado por arte de magia el alma de Europa.

Pero precisamente por ser tan codiciada según la moda, la mercancía india sigue siendo cara y cada vez más cara: apenas se pueden hoy calcular con exactitud las curvas febriles y constantemente ascendentes de los precios, pues, según la experiencia, todas las tablas monetarias históricas resultan abstractas; la manera más fácil de hacerse una idea visual de la desmesurada sobrevaloración de las especias es recordar que, a comienzos del segundo milenio, aquella misma pimienta que hoy está abierta sobre cualquier mesa de posada y se derrama

descuidadamente como arena, se contaba entonces grano por grano y valía, en peso, casi lo mismo que la plata. Tan absoluta era su estabilidad de valor que algunos Estados y ciudades calculaban con la pimienta como con un metal precioso: con pimienta se podían adquirir tierras y fincas, pagar dotes, comprar la ciudadanía; con el peso de la pimienta fijaban algunos príncipes y ciudades sus aranceles, y cuando en la Edad Media se quería llamar a un hombre extremadamente rico, se le injuriaba llamándolo saco de pimienta. En balanzas de orfebre y de boticario se pesaban a su vez el jengibre y la canela, la quina y el alcanfor, y para ello se cerraban cuidadosamente puertas y ventanas, no fuera a ser que una corriente de aire dispersara un adarme del precioso polvo de desecho. Pero por absurda que nos parezca hoy esta sobrevaloración, se vuelve del todo comprensible en cuanto se tienen en cuenta las dificultades y el riesgo del transporte. Inconmensurablemente lejos se hallaba en aquellos días Oriente de Occidente, ¡y cuántos peligros y obstáculos tenían que vencer por el camino los barcos, las caravanas y los carros! ¡Qué odisea tenía que superar cada grano, cada flor, antes de llegar desde su verde arbusto en el archipiélago malayo hasta la última playa, hasta el mostrador del mercader europeo! En sí mismo, desde luego, ninguna de estas especias sería una rareza. Allí abajo, en la otra cara del globo, crecen en efecto las ramas de canela de Tidore, los clavos de olor de Amboina, las nueces moscadas de Banda, las matas de pimienta de Malabar con la misma exuberancia y libertad con que crecen entre nosotros los cardos, y un quintal no vale en las islas malayas más de lo que entre nosotros vale una pizca al filo de un cuchillo. Pero la palabra comercio viene de mano, y ¡por cuántas manos ha de pasar la mercancía antes de llegar, a través de desiertos y mares, hasta el último comprador, el consumidor! La primera mano es, como siempre, la peor pagada; el esclavo malayo que recoge las flores frescas y las arrastra al mercado en un fardo de fibra sobre su espalda morena no recibe otra paga que su propio sudor. Pero su amo ya obtiene ganancia; a él le compra la carga un mercader mahometano, que la transporta remando en una prau diminuta, bajo un sol abrasador, ocho días, diez días o más, desde

las islas de las Especies hasta Malaca (cerca de la actual Singapur). Aquí espera ya en su tela la primera araña chupadora; el señor del puerto, un poderoso sultán, exige al mercader un tributo por el trasbordo. Solo cuando se ha pagado el gravamen puede la aromática carga embarcarse en otro junco, mayor, y de nuevo, empujada lentamente por un ancho remo o una vela cuadrada, se arrastra la pequeña embarcación de un puerto de la India a otro. Así transcurren meses, entre navegación monótona y espera interminable en las calmas chichas bajo un cielo abrasador y sin nubes, y luego, de nuevo, huidas repentinas ante los tifones y los corsarios. Infinitamente penoso, e indeciblemente peligroso también, resulta este transporte a través de dos, de tres mares tropicales; de cada cinco barcos, casi siempre uno cae por el camino víctima de las tormentas o de los piratas, y el mercader da gracias a Dios cuando ha logrado doblar felizmente Cambaya y alcanzar por fin Ormuz o Adén, y con ello el acceso a la Arabia Feliz o a Egipto. Pero el nuevo tipo de transporte que aquí comienza no es ni menos penoso ni menos peligroso. A millares aguardan en largas y pacientes filas, en aquellos puertos de trasbordo, los camellos; dócilmente doblan las rodillas a la señal de su amo, y saco tras saco se les carga a la espalda los fardos atados de pimienta y macis, y despacio, los barcos de cuatro patas mecén luego su carga a través del mar de arena. En caravanas que duran meses, los árabes llevan la mercancía india —resuenan los nombres de Las mil y una noches— pasando por Basora, Bagdad y Damasco hasta Beirut y Trebisonda, o por Jedda hasta El Cairo; antiquísimas son estas largas rutas errantes a través del desierto, familiares a los mercaderes ya desde los tiempos de los faraones y de los bactrios. Pero, por desgracia, no las conocen menos bien los beduinos, esos piratas del desierto; un asalto audaz aniquila a menudo de un solo golpe la carga y el fruto de innumerables y penosos meses. Lo que luego escapa felizmente de las tormentas de arena y de los beduinos viene a parar, en cambio, a otros ladrones: de cada carga de camello, de cada saco, exigen tributo los emires del Hiyaz, los sultanes de Egipto y de Siria, y por cierto un tributo muy cuantioso; se calcula en cien mil ducados lo que el salteador egipcio recaudaba anualmente, él solo, en

derechos de tránsito del comercio de especias. Cuando por fin se alcanza la desembocadura del Nilo, cerca de Alejandría, aguarda allí todavía un último beneficiario, y no el menor: la flota de Venecia. Desde la pérfida destrucción de la ciudad rival, Bizancio, la pequeña república se ha adueñado por completo del monopolio del comercio occidental de especias; en lugar de seguir transportándose directamente, la mercancía ha de pasar primero por Rialto, donde los factores alemanes, flamencos e ingleses pujan por ella. Solo entonces ruedan, en carros de anchas ruedas, a través de la nieve y el hielo de los pasos alpinos, aquellas mismas flores que el sol tropical engendró y maduró dos años atrás, camino del tendero europeo y, con él, del consumidor.

Por no menos de doce manos, así lo consigna con melancolía Martin Behaim en su globo, su célebre «pomo terráqueo» de 1492, ha de pasar usurariamente la especia india antes de llegar a la última mano, al consumidor. «Ítem, es de saber que la especiería que en las islas de la India, en Oriente, se vende en muy diversas manos, antes de salir y llegar a nuestras tierras.» Pero aunque sean doce las manos que se reparten la ganancia, cada una de ellas exprime, con todo, suficiente jugo dorado de la especia india; pese a todos los riesgos y peligros, el comercio de especias pasa por ser, con mucho, el más lucrativo de la Edad Media, porque a un volumen mínimo de mercancía va unido el mayor margen de beneficio. Aunque de cinco barcos —la expedición de Magallanes demuestra este cálculo— cuatro se pierdan con su carga, aunque de doscientos sesenta y cinco hombres no regresen doscientos, marineros y capitanes habrán perdido, sí, la vida, pero el mercader, en este juego, sigue saliendo ganancioso. Si tan solo un barco, por pequeño que sea, de los cinco, regresa al cabo de tres años bien cargado de especias, su carga compensa con creces la pérdida, pues un solo saco de pimienta vale en el siglo XV más que una vida humana; no es de extrañar que, ante la gran oferta de vidas humanas sin valor y la ávida demanda de valiosa especia, la cuenta resulte una y otra vez espléndidamente favorable. Los palacios de Venecia, y también

los de los Fugger y los Welser, están contruidos casi exclusivamente con las ganancias del comercio de especias indias.

Pero, tan inevitable como el orín en el hierro, la envidia acerada se adhiere a toda ganancia grande. Cada privilegio es sentido por los demás siempre como una injusticia, y allí donde un pequeño grupo aislado se enriquece desmedidamente, se forma automáticamente una coalición de los perjudicados. Con ojos torvos miran desde hace tiempo genoveses, franceses y españoles a la más hábil Venecia, que ha sabido conducir la dorada corriente del Golfo hasta el Canal Grande, y con encono todavía mayor clavan la vista en Egipto y Siria, donde el islam ha tendido una cadena infranqueable entre la India y Europa. A ningún barco cristiano le está permitida la navegación por el mar Rojo, a ningún mercader cristiano siquiera el tránsito; implacablemente, todo el comercio con la India pasa exclusivamente por manos y mercaderes turcos y árabes. Con ello no solo se encarece inútilmente la mercancía para los consumidores europeos, no solo se le sustrae de antemano la ganancia al comercio cristiano, sino que amenaza con fugarse hacia Oriente todo el excedente de metales preciosos, ya que las mercancías europeas están muy lejos de alcanzar el valor de cambio de las preciosidades indias. Ya solo por este sensible déficit comercial, la impaciencia de Occidente tenía que hacerse cada vez más apasionada por sustraerse a ese control ruinoso y humillante, y por fin las energías se aúnan. Las Cruzadas no fueron en modo alguno (como suele presentarse de manera romántica) un mero intento místico-religioso de arrebatarse a los infieles el lugar del Santo Sepulcro; aquella primera coalición europeo-cristiana constituyó al mismo tiempo el primer esfuerzo lógico y decidido por romper aquella cadena que cerraba el paso al mar Rojo y liberar el comercio con Oriente para Europa, para la cristiandad. Como aquel empuje fracasó, como Egipto no pudo ser arrancado a los mahometanos y el islam siguió cerrando el camino hacia la India, tenía necesariamente que despertar el deseo de hallar otro camino hacia la India, libre e independiente. La audacia que llevó a Colón hacia Occidente, a Bartolomeu Diaz y Vasco da Gama hacia el Sur, a Cabot hacia el

Norte contra el Labrador, nació en primer término de la voluntad decidida de descubrir por fin, por fin, para el mundo occidental, una vía marítima libre, sin aranceles y sin trabas hacia la India, y de quebrar con ello la vergonzosa hegemonía del islam. En los inventos y descubrimientos decisivos, es siempre un impulso espiritual, un impulso moral la fuerza propiamente alada, pero el empujón definitivo hacia lo terreno suele darlo un impulso material. Sin duda los reyes y sus consejeros se habrían entusiasmado también por la audaz idea con las propuestas de Colón y de Magallanes; pero jamás se habría arriesgado el dinero necesario para su proyecto, jamás príncipes y especuladores les habrían equipado efectivamente una flota sin la perspectiva simultánea de que aquel viaje de descubrimiento multiplicara mil veces la suma invertida. Detrás de los héroes de aquella época de los descubrimientos estaban, como fuerzas impulsoras, los mercaderes; también este primer impulso heroico hacia la conquista del mundo procedía de fuerzas muy terrenas: al principio fue la especia.

Siempre resulta maravilloso, en el curso de la historia, cuando el genio de un hombre se anuda al genio de la hora, cuando un hombre solo comprende con clarividencia el anhelo creador de su tiempo. Entre los países de Europa había uno que hasta entonces no había podido cumplir su parte en la tarea europea, Portugal, que en prolongadas y heroicas luchas se había arrancado del dominio moro. Pero ahora que la victoria y la independencia están definitivamente conquistadas, la magnífica fuerza de un pueblo joven y apasionado yace completamente ociosa; la voluntad natural de expansión, inherente a toda nación ascendente, no encuentra por el momento salida alguna. Con todas sus fronteras terrestres, Portugal se halla recostado sobre España, sobre una nación amiga, una nación hermana; así pues, el pequeño y pobre país solo podría expandirse por mar, mediante el comercio y la colonización. Pero fatalmente la situación geográfica de Portugal es —o al menos así lo parece en un primer momento— la más desfavorable entre todas las naciones marineras de Europa. Pues el océano Atlántico, que desde el oeste arroja sus olas contra sus costas, pasa, según la geografía

ptolemaica (la única autoridad de la Edad Media), por un desierto de agua interminable e innavegable. Igualmente intransitable declaran los mapamundis ptolemaicos la ruta del sur, a lo largo de la costa africana: sería imposible circunnavegar en barco ese desierto de arena, pues aquella tierra inhóspita e inhabitable llegaría hasta el polo antártico y estaría, sin dejar paso alguno, soldada con la terra australis. A juicio de la vieja geografía, Portugal, por hallarse fuera del único mar navegable, el Mediterráneo, ocuparía la peor posición imaginable entre las naciones marineras de Europa.

Será ahora el pensamiento vital de un hijo de príncipe portugués hacer posible eso que se decía imposible y aventurarse a comprobar si, después de todo, conforme a la palabra bíblica, los últimos podrían llegar a ser los primeros. ¿Y si Ptolomeo, aquel geographus maximus, aquel papa de la geografía, se hubiera equivocado? ¿Y si aquel océano que, con sus olas descomunales, arroja a veces desde el oeste sobre las costas de Portugal extrañas maderas foráneas (que, al fin y al cabo, en algún lugar han tenido que crecer) no fuera en absoluto interminable, sino que condujera a tierras nuevas y desconocidas? ¿Y si África fuera habitable más allá del trópico, y si el sapientísimo griego hubiera mentido groseramente al afirmar que aquel continente inexplorado no podía rodearse por mar y que no había paso alguno hacia el mar de la India? Entonces Portugal, precisamente por hallarse situado más al oeste que ningún otro, sería el verdadero trampolín de todos los descubrimientos, tendría de todos el camino más corto hacia la India. No estaría repudiado por el océano, sino llamado, como ningún otro país de Europa, a la navegación. Este sueño anhelado —elevar al pequeño e impotente Portugal a primera potencia náutica y transformar en calle el océano Atlántico, hasta entonces considerado tan solo una barrera— fue, in nuce, el pensamiento vital del «Iffante» Enrique, a quien la historia llama, con razón y sin ella, Enrique el Navegante. Sin razón, porque, aparte de una breve expedición guerrera a Ceuta, Enrique jamás subió a un barco, no existe libro alguno, ni tratado náutico, ni mapa de su mano. Pero, con todo, la historia puede otorgarle justamente ese nombre, pues este hijo de príncipe consagró exclusivamente a la

navegación y a los navegantes su vida y su fortuna. Curtido tempranamente en la guerra contra los moros, en el sitio de Ceuta (1412), y siendo a la vez uno de los hombres más ricos del país, este hijo de un rey portugués y sobrino de un rey inglés podría desplegar su ambición en las posiciones más deslumbrantes; todas las cortes lo invitan a acudir a ellas, Inglaterra le ofrece un mando supremo. Pero este singular soñador elige como forma de vida la soledad creadora. Se retira al cabo de Sagres, el otrora sagrado (sacrum) promontorio de los antiguos. Desde allí prepara, durante casi cincuenta años, la navegación hacia la India y, con ella, la gran ofensiva contra el «mare incognitum».

Qué fue lo que dio a este soñador solitario y temerario el valor de sostener, contra las más altas autoridades cosmográficas de su tiempo, contra Ptolomeo y sus repetidores y copistas, la convicción de que África no era un continente soldado al polo, sino circunnavegable y la verdadera vía marítima hacia la India, es un último secreto que apenas podrá ya desentrañarse. Pero jamás había enmudecido del todo el rumor —también recogido por Heródoto y Estrabón— de que, en los oscuros días de los faraones, una flota fenicia había descendido en cierta ocasión por el mar Rojo y había regresado, inesperadamente, al cabo de dos años, por las columnas de Hércules (el estrecho de Gibraltar). Tal vez el Iffante tuviera también noticia, por mercaderes de esclavos moros, de que más allá de la Libya deserta, del Sahara arenoso, se extendía una «tierra de la riqueza», «bilat ghana», y, en efecto, ya en un mapa que en 1150 confeccionó un cosmógrafo árabe para el rey normando Rogerio II figura perfectamente situada, bajo ese nombre de «bilat ghana», la actual Guinea. Puede, pues, que Enrique, gracias a buenos servicios de información, estuviera mejor informado sobre la verdadera forma de África que los geógrafos de escuela, que solo juraban por los códigos de Ptolomeo y que al principio rechazaron también como pura patraña los relatos de Marco Polo e Ibn Battuta. Pero el verdadero significado moral de Enrique reside en que reconoció, junto con la grandeza del fin, la grandeza de la dificultad, en que comprendió con noble resignación que él mismo jamás vería

cumplido su sueño, precisamente porque para preparar una empresa tan descomunal hacía falta más de una sola generación humana. Pues ¿cómo aventurarse entonces a navegar de Portugal a la India sin conocimiento del mar y sin barcos para el viaje? En la época en que Enrique emprende su obra, los conocimientos geográficos y náuticos de Europa son de una primitividad inimaginable. En los espantosos siglos de tinieblas que siguieron al derrumbe del Imperio romano, la Edad Media había olvidado casi todo lo que griegos, fenicios y romanos habían explorado en sus audaces travesías. Para aquellos siglos de autolimitación espacial resultaba increíble como un cuento de hadas que un Alejandro hubiera llegado ya, mucho tiempo atrás, hasta las fronteras del Afganistán y muy adentro en la India; perdidos están los excelentes mapas, las imágenes del mundo de los romanos, arruinadas sus calzadas, sus miliarios, que se extendían hasta muy dentro de Britania y de Bitinia, aniquilado su ejemplar servicio de información política y geográfica; se ha desaprendido el arte de viajar, se ha extinguido el afán de descubrir, se ha empobrecido el arte de la navegación; sin ninguna meta amplia ni audaz, sin brújula fiable ni mapas claros, pequeñas embarcaciones se deslizan medrosas de puerto en puerto en cabotaje, siempre con temor a las tempestades o a los piratas, igualmente peligrosos. Con semejante postración de la cosmografía y con barcos tan lastimosos, era todavía demasiado pronto para vencer los océanos de la tierra y conquistar imperios de ultramar. Una generación de sacrificio tenía que recuperar primero lo que siglos de indiferencia habían dejado de hacer. Y Enrique —en esto radica su grandeza— estaba resuelto a sacrificar su vida por la gesta futura.

Del antiguo castillo de cabo Sagres, que el príncipe Enrique mandó construir y que un heredero suyo sumamente ingrato en materia de ciencia, Francis Drake, saqueó y destruyó, apenas quedan hoy en pie unos pocos muros derruidos. A través de las sombras y los velos de la leyenda, resulta hoy casi imposible reconocer en detalle de qué manera preparó el príncipe Enrique los planes portugueses de conquista del mundo. Según los relatos —tal vez novelescos— de sus cronistas nacionales, hizo traer todos los libros y mapas de todas

las partes del mundo, convocó a sabios árabes y judíos y les ordenó fabricar instrumentos y tablas más precisos. A todo piloto, a todo capitán que regresaba de un viaje, se le interrogaba, y todas esas noticias y conocimientos se recogían cuidadosamente en un archivo secreto, mientras se equipaba al mismo tiempo una serie de expediciones. Se fomenta sin descanso el arte de la construcción naval; en pocos años, de las primitivas «barcas», aquellos pequeños botes de pesca abiertos con dieciocho hombres de tripulación, surgen verdaderas «naos», anchos cúters de ochenta y cien toneladas, capaces de navegar en mar abierto incluso con tiempo difícil. Este nuevo tipo de nave, apto para la mar, exigía a su vez un nuevo tipo de marino. Al piloto se le suma un «maestro de astrología», el especialista náutico que sabe leer los portulanos, determinar la declinación y trazar los meridianos; teoría y práctica se entrelazan de forma fecunda, y poco a poco, en estas expediciones, va formándose sistemáticamente, a partir de simples pescadores y marineros, una estirpe de navegantes y descubridores cuyas hazañas están reservadas al futuro. Así como Filipo de Macedonia legó a su hijo Alejandro la falange irresistible para la conquista del mundo, Enrique lega a su Portugal los mejores, los más modernos barcos de su tiempo y los más excelentes marinos para la conquista del océano.

Pero forma parte del destino trágico de los precursores morir en el umbral, sin llegar a contemplar ellos mismos la tierra prometida. Enrique no vivió ninguno de los grandes descubrimientos que inmortalizarían a su patria en la historia del descubrimiento del mundo; en el año de su muerte (1460) apenas se había alcanzado nada perceptible en el espacio exterior, en el espacio geográfico. El tan celebrado descubrimiento de las Azores y de Madeira no fue en realidad más que un redescubrimiento (ya en 1351 lo consigna el Portulano Laurenciano). En la costa occidental, sus barcos ni siquiera habían llegado hasta el ecuador; había comenzado un pequeño comercio, no muy glorioso, de marfil blanco y, sobre todo, de «marfil negro»: es decir, se secuestraba en masa a negros en la costa de Senegal para venderlos en el mercado de esclavos de Lisboa, y se

encontraba algo de polvo de oro; este pequeño y raquítico comienzo es todo lo que Enrique llegó a ver de su obra soñada. En realidad, sin embargo, el éxito decisivo ya estaba conseguido. Pues el primer triunfo de la navegación portuguesa no residía entonces en la distancia alcanzada, sino en la esfera moral: en el acrecentamiento del afán emprendedor y en la destrucción de una leyenda peligrosa. Durante siglos y siglos habían murmurado los marinos que más allá del cabo Non —esto es, el «cabo del no más allá»— era imposible navegar. Tras él comenzaba enseguida «el mar verde de las tinieblas», y ay del barco que se aventurase en aquellas zonas mortales. Por el ardor del sol hervía y bullía el mar en aquellos trópicos. Al instante ardían las tablazones y las velas, y todo cristiano que intentara pisar la «tierra de Satanás», desolada como un paisaje de cráteres, se convertiría al punto en negro. Tan invencible se había vuelto, a fuerza de tales fábulas, ese miedo a la travesía hacia el sur, que el Papa, para que Enrique pudiera siquiera procurarse marinos para sus primeras expediciones, hubo de garantizar a cada participante la plena remisión de los pecados; solo entonces se logró reclutar a unos pocos temerarios para aquellas primeras travesías de descubrimiento. Qué júbilo, por tanto, cuando en 1434 Gil Eanes dobla ese supuestamente invencible cabo Non y puede anunciar desde Guinea que el celebradísimo Ptolomeo ha quedado desenmascarado como un embustero redomado, «pues aquí se navega con tanta facilidad como en nuestra propia casa, y la tierra es sumamente rica y hermosa». Con ello queda superado el punto muerto. Ahora Portugal ya no necesita salir a buscar tripulación; de todos los países se presentan aventureros y amantes de la aventura. Cada nuevo viaje logrado vuelve más audaces a los navegantes; de pronto se dispone de toda una generación de jóvenes para quienes la aventura vale más que la vida. «Navigare necesse est, vivere non est necesse» —el viejo dicho marinero ha vuelto a apoderarse de las almas. Y allí donde una nueva generación se pone a la obra unida y resuelta, el mundo se transforma.

La muerte de Enrique no significa, pues, más que el instante de la última respiración antes del gran salto. Pero apenas ha subido al

trono el enérgico rey Juan II, se produce un impulso que supera todas las expectativas. Lo que hasta entonces había sido un pobre andar de caracol se convierte de golpe en carrera desbocada y salto de león. Mientras ayer todavía se consignaba como hazaña grandiosa que en doce años se hubieran navegado las pocas millas hasta el cabo Bojador, y que, tras otros doce años de lento avance, se hubiera alcanzado felizmente el cabo Verde, ahora un avance de cien, de quinientas millas ya no significa nada extraordinario. Quizá solo nuestra generación, que ha vivido la conquista del aire, nosotros, que igualmente al principio ya nos entusiasmábamos cuando un aeroplano lograba mantenerse en el aire tan solo tres, cinco o diez kilómetros desde el Champ de Mars, y que una década después vimos ya sobrevolar continentes y océanos, solo nosotros podemos quizá comprender del todo el ardiente interés, el júbilo exaltado con que toda Europa acompañó el súbito avance de Portugal hacia lo desconocido. En 1471 se alcanza el ecuador, en 1484 Diego Cam desembarca ya en la desembocadura del Congo, y por fin, en 1486, se cumple el sueño profético de Enrique: el navegante portugués Bartolomeu Diaz llega al extremo meridional de África, el cabo de Buena Esperanza, al que, ciertamente, por las tempestades que allí encuentra, bautiza en un primer momento como Cabo Tormentoso, el promontorio tormentoso. Pero aunque el temporal le desgarró las velas y le destroza el mástil, el audaz conquistador sigue timoneando resuelto hacia adelante. Ya ha llegado a la costa oriental de África, y desde allí pilotos mahometanos podrían llevarlo sin dificultad hasta la India; pero entonces se amotina la tripulación: para esta vez, dicen, ya se ha logrado bastante. Con el corazón herido, Bartolomeu Diaz ha de regresar, perdiendo por culpa ajena la gloria de haber sido el primer europeo en dominar la ruta marítima hacia la India, y otro portugués, Vasco da Gama, será celebrado por esta hazaña heroica en el poema inmortal de Camões; como siempre, el iniciador, el trágico pionero, queda olvidado frente al más afortunado consumidor. Con todo, la hazaña decisiva está cumplida. Por primera vez queda determinada definitivamente la forma geográfica de África, por primera vez queda probado y demostrado, contra

Ptolomeo, que la vía marítima libre hacia la India es posible. El sueño vital de Enrique lo cumplieron sus discípulos y herederos toda una generación después de su maestro.

Con asombro y envidia vuelve ahora el mundo su mirada hacia este pequeño pueblo marinero, hasta entonces desatendido, en el último rincón de Europa. Mientras las grandes potencias, Francia, Alemania, Italia, se desgarraban entre sí en guerras absurdas, Portugal, la cenicienta de Europa, ha multiplicado su espacio vital por mil y por diez mil; ningún esfuerzo puede ya recuperar su inmensa ventaja. De la noche a la mañana, Portugal se ha convertido en la primera nación marítima del mundo; con su hazaña se ha asegurado no solo nuevas provincias, sino mundos enteros. Una década más, y esta nación, la más pequeña de Europa, reivindicará poseer y administrar más espacio del mundo que el propio Imperio romano en la época de su mayor extensión.

Naturalmente, una pretensión imperialista tan desmesurada tenía por fuerza que agotar muy pronto, al intentar imponerse, las fuerzas de Portugal. Cualquier niño podría calcular que un país tan minúsculo, que en su totalidad no cuenta con más de millón y medio de habitantes, no puede, a la larga, ocupar, colonizar, administrar ni siquiera monopolizar comercialmente él solo toda África, la India y Brasil, y mucho menos defenderlo eternamente contra la envidia de las demás naciones. Una sola gota de aceite no puede aplacar un mar embravecido, un país del tamaño de un alfiler no puede someter definitivamente a países cien mil veces más grandes. Vista con la razón, la expansión sin límites de Portugal representa, pues, un absurdo, una quijotada de la especie más peligrosa. Pero lo heroico es siempre irracional y antirracional; siempre que un hombre o un pueblo se aventura a acometer una tarea que rebasa su medida propia, sus fuerzas se acrecientan también hasta una intensidad nunca sospechada: acaso ninguna nación se haya concentrado jamás de manera más grandiosa en un único instante triunfal que Portugal en torno al cambio del siglo XV: el país se crea de pronto no solo su Alejandro, sus argonautas, en Albuquerque, Vasco da Gama y Magallanes, sino también su Homero en Camões,

su Tito Livio en Barros. Sabios, arquitectos, grandes mercaderes están ahí de la noche a la mañana: como Grecia bajo Pericles, Inglaterra bajo Isabel, Francia bajo Napoleón, un pueblo realiza en forma universal su idea más íntima y la presenta al mundo como una hazaña visible. Durante una hora del mundo inolvidable, Portugal fue la primera nación de Europa, la guía de la humanidad.

Pero toda gran hazaña de un solo pueblo se realiza siempre para todos los pueblos. Todos perciben que esta primera irrupción en lo desconocido ha trastocado a la vez todas las medidas, los conceptos, las sensaciones de distancia hasta entonces vigentes, y por eso, con palpitante impaciencia, se siguen en todas las cortes, en todas las universidades, las últimas noticias llegadas de Lisboa. Gracias a una singular clarividencia, Europa comprende lo creador de esta hazaña portuguesa que ensancha el mundo; comprende que la navegación y el descubrimiento cambiarán pronto el mundo de manera más decisiva que todas las guerras y todas las bombardas, que una época centenaria, milenaria, la Edad Media, ha llegado definitivamente a su fin, y que comienza una nueva época, la «Edad Moderna», que pensará y creará en otras dimensiones espaciales. Solemnemente, henchido de la plenitud de ese instante histórico, alza el humanista florentino Poliziano su voz, como abogado de la razón pacífica, para glorificar a Portugal, y en sus palabras entusiastas vibra a la vez el agradecimiento de toda la Europa culta: «No solo ha dejado atrás las columnas de Hércules y ha domado un océano furioso, sino que ha restablecido la unidad, hasta ahora interrumpida, del mundo habitable. ¡Cuántas posibilidades nuevas y ventajas económicas, cuánto acrecentamiento del saber, cuántas confirmaciones de la ciencia antigua, hasta ahora rechazada por increíble, podemos todavía esperar! Nuevos países, nuevos mares, nuevos mundos (alii mundi) han emergido de siglos de tinieblas. Portugal es hoy el guardián, el centinela de un segundo mundo.»

Un incidente asombroso interrumpe este grandioso avance de Portugal hacia el Oriente. Ya parece alcanzado el «segundo mundo», ya parecen asegurados para el rey Juan la corona y todos los tesoros de la India, pues, tras la circunnavegación del cabo de Buena

Esperanza, nadie puede ya adelantarse a Portugal, y ninguna de las potencias de Europa tiene siquiera permitido seguirlo por esa vía tan largamente asegurada. Porque ya Enrique el Navegante se había hecho garantizar prudentemente por el Papa que todos los países, mares e islas que se descubrieran más allá del cabo Bojador pertenecerían única y exclusivamente a los portugueses, y otros tres papas habían confirmado esa singular «donación», que con un solo trazo de pluma otorgaba al completo, todavía desconocido, Oriente, con sus millones de habitantes, a la Casa de Viseu como legítimo patrimonio de la corona. Portugal, y solo Portugal, tiene, pues, jurados todos los mundos nuevos. Con semejantes seguridades intocables en la mano, no suele haber mucha inclinación por los negocios inseguros, y por eso no fue en absoluto tan simple ni tan extraño como suelen presentarlo a posteriori los historiadores que el beatus possidens, que el rey Juan II, mostrara escaso interés por el algo confuso proyecto de un desconocido genovés que reclamaba con vehemencia una flota entera «para buscar el levante por el ponente», para alcanzar la India desde el oeste. Es cierto que a micer Cristoforo Colombo se le escucha amablemente en el palacio de Lisboa, y que no se le dice en absoluto un no grosero. Pero se recuerda demasiado bien que hasta entonces todas las expediciones hacia las legendarias islas de Antilha y Brazil, que se suponía yacían al oeste entre Europa y la India, habían fracasado lastimosamente. Y además: ¿para qué arriesgar seguros ducados portugueses en un camino sumamente inseguro hacia la India, cuando, tras años de esfuerzo, se acaba precisamente de encontrar el correcto, y en el Tajo los astilleros trabajan ya día y noche en la gran flota que ha de navegar derecha, bordeando el cabo, hasta la India?

Como una pedrada a través de la ventana resuena, por eso, la brusca noticia en el palacio de Lisboa: aquel fanfarrón aventurero genovés ha atravesado realmente, bajo bandera española, el Oceano tenebroso, y ha dado con tierra al oeste en escasas cinco semanas. Ha ocurrido un milagro. De la noche a la mañana se ha cumplido la mística profecía de la «Medea» de Séneca, que desde hacía ya años y años venía agitando los ánimos de los navegantes del mundo:

«venient annis
saecula seris, quibus Oceanus
vincula rerum laxet et ingens
pateat tellus, Typhisque novos
detegat orbes, nee sit terris
Ultima Thula.»

En verdad, parecen haber llegado «los días en que, tras siglos, el océano revela su secreto y aparece una tierra desconocida, en que el piloto argonáutico descubre nuevos mundos y Thule deja de ser la tierra más lejana de nuestro planeta». Es cierto que Colón, el nuevo «piloto argonáutico», no sospecha que ha descubierto una nueva parte del mundo. Hasta el fin de su vida, este obstinado fantasioso permanece emparedado, incorregible, en el engaño de haber alcanzado ya el continente de Asia y de poder, navegando hacia el oeste desde su «Hispaniola», tomar tierra en pocas jornadas en la desembocadura del Ganges. Mas es precisamente esto lo que constituye el miedo mortal de Portugal. Pues ¿de qué le sirve a Portugal la bula pontificia que le asegura todos los países por la ruta de Oriente, si España se le adelanta por el camino más corto de Occidente justo antes del salto final, arrebatándole la India en el último minuto? Con ello quedaría sin sentido la obra de cincuenta años de Enrique, los cuarenta años de esfuerzo desde su muerte, y la India se perdería para Portugal por la audacísima jugada de aventurero del infausto genovés. Si Portugal quiere seguir sosteniendo su primacía y su derecho preferente sobre la India, no le queda otra opción que empuñar las armas contra el rival que de pronto se le ha adelantado.

Por fortuna, el papa conjura el peligro que se avecina. Portugal y España son los hijos predilectos de su corazón, porque son las únicas naciones cuyos reyes jamás se opusieron obstinadamente a su autoridad espiritual. Han combatido a los moros y expulsado a los infieles, con fuego y espada extirpan en su tierra toda herejía, en ninguna parte encuentra la Inquisición papal ayuda tan solícita contra moros, marranos y judíos. No, sus hijos predilectos no han de enemistarse, decide el papa, y por ello se dispone a repartir sin más,

entre España y Portugal, todas las esferas del mundo aún desconocidas; y a repartirlas, no como se dice en nuestro moderno e hipócrita lenguaje diplomático, en «esferas de interés», sino que el papa regala clara y llanamente a estos dos pueblos todas las naciones, tierras, islas y mares en virtud de su autoridad de vicario de Cristo. Como quien toma una manzana, toma el globo terráqueo y, en vez de con un cuchillo, lo divide en dos mitades mediante la bula del 4 de mayo de 1493. La línea de corte se traza a cien leguas (una antigua medida de distancia) de las islas de Cabo Verde. Cuanto de tierras aún no descubiertas quede en el globo, de ahora en adelante, al oeste de esta línea, pertenecerá a su querido hijo España; cuanto quede al este, a su querido hijo Portugal. Al principio, ambos hijos se declaran agradecidos y conformes con el hermoso regalo. Pero pronto Portugal se siente inquieto y solicita que la línea fronteriza se desplace un poco más hacia el oeste. Esto se hace efectivo en el Tratado de Tordesillas, el 7 de junio de 1494, que traslada la línea fronteriza doscientas setenta leguas más al oeste (gracias a lo cual, más tarde, Portugal obtendrá en efecto el entonces aún no descubierto Brasil).

Por grotesca que a primera vista pueda parecer una generosidad que, de un solo plumazo, regala casi el mundo entero a dos únicas naciones sin consideración alguna hacia las demás, hay que admirar, sin embargo, esta pacífica solución como uno de los raros actos de sensatez de la historia, en que un conflicto se dirimió, no mediante la violencia, sino por vía de un acuerdo pacífico. Durante años y décadas, el Tratado de Tordesillas evitó en efecto toda guerra colonial entre España y Portugal, aunque la solución tenía que ser, de antemano, forzosamente provisional. Porque si se corta una manzana de parte a parte con un cuchillo, la línea de corte ha de aflorar también en la otra cara, la invisible. Pero ¿en cuál de las dos mitades se hallan las tan buscadas y preciosas islas de las Especies? ¿Al este o al oeste de la línea de corte, en el otro hemisferio? ¿Del lado de Portugal o del lado de España? Eso no podían predecirlo en ese momento ni el papa, ni los reyes, ni los sabios, porque nadie había medido aún la redondez de la Tierra, y la Iglesia, por su parte,

no quería reconocer públicamente por nada del mundo la forma esférica del cosmos. Pero, hasta que se llegara a una decisión definitiva, ambas naciones tenían de sobra en qué ocuparse para tragarse los enormes bocados que el destino les había arrojado: a la pequeña España, la inmensa América; y al diminuto Portugal, toda la India y África.

La afortunada hazaña de Colón despierta en Europa, primero, un asombro sin límites. Pero enseguida estalla una embriaguez de afán aventurero y de sed de descubrimientos como nuestro viejo mundo jamás había conocido: pues del éxito de un solo hombre valeroso nace siempre el ardor y el coraje de todo un linaje. Cuanto en Europa está descontento con su condición y su posición, todo aquel que se siente postergado y es demasiado impaciente para esperar, los hijos segundones, los oficiales sin ocupación, los bastardos de los grandes señores y los turbios individuos a quienes persigue la justicia, todos quieren partir hacia el nuevo mundo. Los príncipes, los mercaderes, los especuladores arman cada uno cuantos barcos pueden reunir; hay que contener por la fuerza a los aventureros y soldados de fortuna, que luchan a cuchillo por ser los primeros en ser embarcados hacia la tierra del oro; mientras que Enrique todavía tuvo que solicitar indulgencias para todos los que se enrolasen con el fin de conseguir a bordo a los marineros más imprescindibles, ahora emigran hacia los puertos aldeas enteras, y los capitanes, los mercaderes, ya no saben cómo defenderse de la avalancha. Una expedición sigue a otra, y en verdad, como si de pronto se hubiera desplomado un muro de niebla, surgen ahora por todas partes, al norte, al sur, al este, al oeste, nuevas islas, nuevas tierras, unas erizadas de hielo, otras pobladas de palmeras; en el espacio de dos, de tres décadas, aquel puñado de pequeños barcos que zarpan de Cádiz, de Palos, de Lisboa, descubre más mundo, y más mundo desconocido, que toda la humanidad anterior en los cientos de miles de años de su existencia. Calendario inolvidable, incomparable, el de aquella era de los descubrimientos: en 1498, Vasco da Gama —«al servicio de Dios y en provecho de la corona portuguesa», como orgullosamente relata el rey Manuel— llega a la India y desembarca

en Calicut; ese mismo año, Cabot, como capitán al servicio de Inglaterra, avista Terranova y, con ella, la costa norte de América. Y un año más tarde (1499), simultáneamente y sin conocimiento el uno del otro, Pinzón bajo bandera española y Cabral bajo bandera portuguesa descubren Brasil, mientras Gaspar Corte Real, descendiente de los vikingos, pisa el Labrador quinientos años después que ellos. Y así continúa, golpe tras golpe. En los primeros años del nuevo siglo, dos expediciones portuguesas, en una de las cuales toma parte Américo Vespucio, recorren la costa sudamericana hacia el sur casi hasta el Río de la Plata; en 1506 los portugueses descubren Madagascar, en 1507 Mauricio, en 1509 alcanzan y en 1511 ya toman por asalto Malaca, con lo que tienen en sus manos la llave del archipiélago malayo. En 1512 Ponce de León abre Florida al conocimiento, en 1513, desde las alturas de Darién, Núñez de Balboa contempla, primero entre los europeos, el océano Pacífico. Desde esa hora, ya no existen para la humanidad mares desconocidos. En el escaso lapso de cien años, la navegación europea no se ha limitado a centuplicar su rendimiento, sino a multiplicarlo por mil. Mientras que en 1418, bajo Enrique, aún causaba admirado asombro que las primeras barcas alcanzaran Madeira, en 1518 los barcos portugueses —ícompárense en el mapa ambas distancias!— arriban ya a Cantón y al Japón; pronto un viaje a la India se tendrá por empresa de menor riesgo que antaño la travesía hasta el cabo Bojador. Impulsada por semejante ritmo, la imagen del mundo ha de cambiar y ensancharse de año en año, de mes en mes. Día y noche trabajan en sus talleres de Augsburgo los grabadores de mapas y los cosmógrafos, sin poder dar ya abasto a los encargos. Aún húmedos, aún sin colorear, les arrancan de las manos los grabados, y del mismo modo los impresores no logran llevar a la feria del libro suficientes relatos de viajes, suficientes globos terráqueos: todos quieren noticias del «mundus novus». Pero apenas han grabado los cosmógrafos, limpia y minuciosamente, su mapa del mundo conforme a las últimas noticias, ya llega una gaceta nueva y un nuevo relato. Todo queda trastocado, todo hay que rehacerlo de nuevo, pues lo que se tenía por isla resulta ser tierra firme, y lo que parecía la India, un nuevo continente. Hay que trazar

nuevos ríos, nuevas costas, nuevas montañas, y he aquí que apenas terminan los grabadores su nuevo mapa cuando ya tienen que empezar con uno corregido, mejorado, ampliado. Nunca antes, nunca después, han conocido la geografía, la cosmografía, la cartografía un ritmo de progreso tan vertiginoso, tan embriagador, tan triunfal como en estos cincuenta años, en los que, por primera vez desde que los hombres viven, respiran y piensan, quedan definitivamente determinados la forma y el tamaño de la Tierra, en los que por primera vez la humanidad conoce el astro redondo sobre el cual rueda, desde hace eones, a través del universo. Pero toda esta empresa desmesurada la ha llevado a cabo una sola generación; sus navegantes han afrontado por todos los venideros todos los peligros, sus conquistadores han abierto todos los caminos, sus héroes han resuelto todas, o casi todas, las tareas. Solo queda por cumplir una hazaña, la última, la más hermosa, la más ardua: circunnavegar el globo terráqueo entero en un mismo y único barco, y así medir y demostrar, contra todos los cosmólogos y teólogos del pasado, la forma redonda de nuestra Tierra; será la idea vital y el destino de Fernão de Magalhães, a quien la historia llama Magallanes.

MAGALLANES EN LA INDIA

Marzo de 1505 - junio de 1512

Los primeros barcos portugueses que descendieron por el Tajo hacia lo desconocido y lejano habían servido al descubrimiento; los segundos buscaban ya el comercio pacífico con los territorios recién abiertos. La tercera flota se equipa ya con fines guerreros: inalterable, arranca desde ese 25 de marzo de 1505 aquel ritmo tripartito que habrá de regir toda la era colonial que ahora comienza. Durante siglos se repetirá el mismo proceso: primero se erige la factoría, luego la fortaleza para su presunta protección. Primero se comercia pacíficamente con los soberanos indígenas, luego, en cuanto se han traído suficientes soldados, se les arrebató a los príncipes su tierra y, con ella, toda la mercancía. No ha pasado ni una década, y Portugal, ante los primeros éxitos, ya ha olvidado que en un principio no ansiaba otra cosa que una modesta participación en el comercio de especias de Oriente. Pero en el juego afortunado los buenos propósitos se pierden pronto; desde el día en que Vasco da Gama desembarca en la India, Portugal se dispone de inmediato a apartar a todas las demás naciones. Sin ningún miramiento, considera África entera, la India y Brasil como coto exclusivamente suyo. De Gibraltar a Singapur y a China, ningún otro barco ha de surcar en adelante los mares; en medio globo terráqueo nadie ha de poder comerciar salvo un súbdito de la más pequeña nación de la pequeña Europa.

Grandioso espectáculo, por tanto, aquel 25 de marzo de 1505, cuando la primera flota de guerra de Portugal, destinada a

conquistar este nuevo imperio —el más vasto de la Tierra—, zarpa del puerto de Lisboa; espectáculo comparable en la historia solo a aquel en que Alejandro Magno cruza el Helesponto, pues también aquí la empresa es igualmente desmedida, ya que también esta flota no sale a someter un solo país, un solo pueblo, sino un mundo entero. Veinte barcos aguardan, con las velas tensas, la orden del rey de levar anclas, y ya no son, como en tiempos de Enrique, pequeñas barcas abiertas, sino ya anchos y pesados galeones con altos castillos de proa y de popa, poderosos veleros de tres y cuatro mástiles y numerosa tripulación. Junto a los cientos de marineros avezados en la guerra se agolpan a bordo no menos de mil quinientos soldados armados y acorazados, así como doscientos bombarderos; además, se embarcan también carpinteros y toda suerte de artesanos, para equipar de inmediato, allí mismo, en la India, nuevos barcos.

A primera vista, cualquiera debe comprender que a una flota tan gigantesca se le ha fijado una meta igualmente gigantesca: la toma de posesión definitiva de Oriente. No en vano se ha concedido al almirante Francisco de Almeida el título de virrey de la India; no por azar ha sido precisamente el primer héroe y navegante de Portugal, Vasco da Gama, el «almirante de los mares de la India», quien ha elegido y examinado el aparejo. La misión militar de Almeida está clara sin ambages. Almeida ha de arrasar y destruir todas las ciudades comerciales mahometanas de la India y de África, erigir fortalezas en todos los enclaves y dejar en ellas guarniciones. Ha de —por primera vez se anticipa aquí la idea política de Inglaterra— asentarse en todos los puntos de partida y de paso, taponar todos los estrechos desde Gibraltar hasta Singapur y cerrar así el paso a todo comercio extranjero. Al virrey se le ordena además aniquilar el poder naval del sultán de Egipto, así como el de los rajás de la India, y mantener todos los puertos bajo un control tan estricto que, a partir de este año del Señor de 1505, ningún barco pueda ya transportar un solo grano de especia sin pasaporte portugués. Con esta misión militar marcha de la mano la misión ideal, la religiosa: propagar el cristianismo en todas las tierras conquistadas; por eso la

expedición guerrera reviste a la vez el ceremonial de una cruzada. Con su propia mano, el rey entrega en la catedral a Francisco de Almeida la nueva bandera de damasco blanco con la cruz de Cristo tejida en ella, que ha de ondear victoriosa sobre tierras paganas y moras. De rodillas la recibe el almirante, y de rodillas, tras él, los mil quinientos, que se han confesado y comulgado, prestan juramento de fidelidad a su señor terrenal, el rey de Portugal, así como a su señor celestial, cuyo reino han de ensalzar por encima de estos reinos extraños. Solemne como una procesión, el cortejo atraviesa la ciudad hasta el puerto; luego truenan los cañones en despedida, y majestuosos, los barcos se deslizan por el Tajo hacia el mar abierto, que su almirante ha de conquistar para Portugal hasta el otro extremo de la Tierra.

Entre los mil quinientos que, ante el altar y con la mano alzada, juran fidelidad, se arrodilla también un hombre de veinticuatro años y nombre hasta entonces oscuro: Fernão de Magalhães. De su origen apenas se sabe más que nació hacia 1480. Pero ya su lugar de nacimiento es motivo de controversia. El sitio de Sabrosa, en la provincia de Tras-os-Montes, señalado por cronistas posteriores, ha resultado erróneo según investigaciones más recientes, pues un supuesto testamento del que se tomaba esa atribución fue reconocido definitivamente como una falsificación; sigue siendo lo más probable que Magallanes naciera en Oporto. Tampoco de su familia se sabe mucho más, salvo que era de origen noble, aunque solo del cuarto rango de la nobleza, el de los «fidalgos de cota de armas»; con todo, esta procedencia otorga a Magallanes el derecho a llevar y transmitir un escudo de armas propio, así como el acceso a la corte real. Al parecer, sirvió ya desde muy joven como paje a la reina Leonor, sin que esto pruebe en modo alguno que su posición en la corte, en aquellos años anónimos, fuera nunca especialmente relevante. Pues cuando el «fidalgo», con veinticuatro años, se incorpora a la flota, no es más que un vulgar «sobresaliente», uno de los mil quinientos hombres de armas subalternos que comen, viven y duermen en el mismo camarote junto con la marinería y los grumetes, apenas uno más entre los «soldados desconocidos» que,

a millares, parten hacia esta guerra por la conquista del mundo: siempre mil que perecen, una docena que sobrevive a la aventura, y siempre uno solo que se alza con la gloria inmortal de la hazaña común.

En esta travesía, Magallanes no es más que uno de los mil quinientos. En vano se busca su nombre en las crónicas de la guerra de la India, y de todos estos años no se puede afirmar honestamente gran cosa, salvo que debieron de ser unos años de aprendizaje incomparables para el futuro circunnavegador del mundo. A un sobresaliente no se le trata con miramientos, y se le emplea para todo: ha de arrizar velas en el huracán y turnarse en las bombas de achique, ha de lanzarse hoy al asalto de una ciudad y mañana, bajo el sol abrasador, palear arena para la construcción de una fortaleza. Ha de acarrear mercancías para el trueque y montar guardia en las factorías, combatir a pie y por mar, saber manejar la sonda y la espada, obedecer y mandar. Pero, al participar en todo, aprende también a intervenir en todo y se convierte, a la vez, en soldado, marino, mercader, conocedor de los hombres, de las tierras, del mar y de los astros. Al fin, el destino mezcla ya pronto a este joven en los grandes acontecimientos que habrán de fundar, por decenios y por siglos, el prestigio mundial de su nación y la configuración de la Tierra, pues, tras algunos pequeños combates que son más saqueos que guerra honesta, Magallanes recibe su verdadero bautismo de fuego en la batalla naval de Cananor (16 de marzo de 1506).

Esta batalla de Cananor representa un punto de inflexión decisivo en la historia de la conquista portuguesa. El zamorín de Calicut había recibido amistosamente a Vasco da Gama en su primer desembarco (1498) y se había mostrado dispuesto a comerciar con aquel pueblo desconocido. Pero pronto hubo de comprender que los portugueses, cuando pocos años después regresaron con barcos mayores y mejor pertrechados, aspiraban a un dominio manifiesto sobre la India entera. Con espanto ven los mercaderes indios, los mahometanos, qué lucio voraz ha irrumpido de pronto en su tranquilo estanque de carpas, pues de un solo golpe los extranjeros se han adueñado de

todos los mares. Ningún barco se atreve ya a salir de los puertos por temor a estos brutales piratas, el comercio de especias se estanca, dejan de llegar las caravanas hacia Egipto; hasta en el Rialto de Venecia se advierte que en algún lugar una mano dura debe de haber cortado el hilo del negocio. El sultán de Egipto, a quien faltan sus aranceles, intenta primero una amenaza perentoria. Escribe al papa que, si los portugueses siguen comportándose como bandidos en el mar de la India, destruirá, en represalia, el Santo Sepulcro de Jerusalén. Pero ni el papa ni emperador o rey alguno tienen ya poder sobre la voluntad imperialista de Portugal. A los perjudicados no les queda, pues, sino unirse y salir al paso a tiempo a los portugueses en la India, antes de que estos se afiancen definitivamente. El zamorín de Calicut prepara el ataque, apoyado en secreto por el sultán de Egipto y probablemente también por los venecianos, que —el oro siempre es más espeso que la sangre— le envían bajo cuerda fundidores de cañones y maestros artilleros a Calicut. De un solo golpe repentino ha de ser asaltada y aniquilada la flota cristiana.

Pero a menudo la presencia de ánimo y la energía de una figura secundaria deciden la historia de siglos enteros. Una feliz casualidad salva a los portugueses. Vagaba entonces por el mundo un intrépido aventurero italiano, tan simpático por su valor como por su desparpajo, llamado Lodovico Varthema. No la codicia de ganancia, ni la ambición, empujan a este joven hacia tierras lejanas, sino un afán de viajar del todo primigenio y originario. Sin falso recato confiesa este vagabundo de nacimiento: «Por ser de entendimiento demasiado torpe y poco inclinado a estudiar en los libros», se había decidido «a intentar ver por sí mismo y con sus propios ojos los diversos lugares del mundo, porque el relato de un solo testigo ocular vale más que todas las habladurías de oídas». Como primer infiel, el audaz Varthema se introduce a hurtadillas en la prohibida ciudad de la Meca (su relato sigue siendo hasta hoy la descripción canónica de la Kaaba) y llega, tras muchos peligros, no solo hasta la India, Sumatra y Borneo, adonde ya había llegado en su día Marco Polo, sino, como primer europeo —y esto será decisivo para la

hazaña de Magallanes—, a las tan buscadas islas de la especiería. En el camino de vuelta, disfrazado de monje mahometano, recibe en Calicut, de boca de dos renegados cristianos, la primera noticia del ataque que el zamorín prepara contra los portugueses. Por solidaridad cristiana, huye hacia el bando portugués con extremo riesgo de su vida, y por fortuna su aviso llega todavía a tiempo. Cuando el 16 de marzo de 1506 los doscientos barcos del zamorín esperan sorprender desprevenidos a los once de los portugueses, estos ya se hallan dispuestos para la batalla. Será el combate más duro que el virrey haya afrontado hasta entonces; con no menos de ochenta muertos y doscientos heridos (cifra enorme para las primeras guerras coloniales) pagan los portugueses su victoria, una victoria que, eso sí, les asegura definitivamente el dominio sobre las costas de la India.

Entre los doscientos heridos se halla también Magallanes: como siempre, su destino en estos años oscuros es recibir solo heridas y ninguna distinción. Primero es trasladado a África junto con los demás heridos; aquí se pierde su rastro, pues ¿quién lleva registro de la vida y la muerte de un simple sobresaliente? Durante algún tiempo parece haber permanecido en Sofala, y después debió de regresar, de algún modo, acompañando un transporte; con toda probabilidad —en este punto los cronistas se contradicen— volvió a Lisboa en el verano de 1507 en el mismo barco que Varthema. Pero la lejanía ya se ha adueñado del navegante. Portugal ya le resulta extraño, y su breve permiso no es más que una impaciente espera de la próxima flota hacia la India, que ha de devolverlo a su verdadera patria: la aventura. A esta nueva flota, con la que Magallanes regresa a la India, le corresponde una misión particular. Sin duda su ilustre compañero de viaje, Lodovico Varthema, ha informado en la corte sobre la riqueza de la ciudad de Malaca y ha dado noticias precisas sobre las tan buscadas islas de las Especies, que él ha visto *ipsis oculis* como primer europeo y cristiano. Gracias a sus informaciones, se comprende en la corte portuguesa que la conquista de la India ha de quedar incompleta, y que no podrá obtenerse toda su riqueza mientras no se adueñen del cofre del

tesoro de todas las especias, las islas de la especiería; pero esto presupone hacerse antes con la llave que las cierra: el estrecho y la ciudad de Malaca (la actual Singapur, cuya importancia estratégica no han pasado por alto los ingleses). Siguiendo el probado sistema hipócrita, no se envía de inmediato una flota de guerra, sino que primero se encarga tan solo a Lopes de Sequeira, con cuatro barcos, que se aproxime con cautela a Malaca, reconozca el terreno y se presente exclusivamente bajo la máscara de un mercader pacífico.

Sin incidente digno de mención, la pequeña flota alcanza la India en abril de 1509. Un viaje a Calicut, que apenas diez años antes era celebrado en la historia y en el poema como la hazaña incomparable de Vasco da Gama, lo realiza ya cualquier capitán mercante portugués. De Lisboa a Mombasa, de Mombasa a la India, se conoce ya cada escollo, cada puerto; ya no hace falta piloto alguno ni «maestro de astronomía». Solo cuando Sequeira, el 19 de agosto, pone rumbo hacia el este desde el puerto de Cochín, navegan de nuevo los barcos portugueses por zonas desconocidas.

Tras un viaje de tres semanas, el 11 de septiembre de 1509, los barcos —los primeros de Portugal— se aproximan al puerto de Malaca. Ya desde lejos ven que el bravo Varthema no había fabulado ni exagerado cuando refería que en aquel puerto «atracaban más naves que en cualquier otro lugar del mundo». Vela junto a vela se apiñan, apretadas en la ancha rada, barcas grandes y pequeñas, blancas y abigarradas, y juncos y praos de procedencia malaya, china y siamesa. Pues por su situación natural, el aurea chersonesus, el estrecho de Singapur, está destinado casi forzosamente a ser el gran centro de trasbordo de Oriente. Todo barco que quiera ir de este a oeste, de norte a sur, de la India a China, de las Molucas a Persia, ha de pasar por este Gibraltar de Oriente. En este emporio se intercambian entre sí todas las mercancías: los clavos de olor de las Molucas y los rubíes de Ceilán, la porcelana china y el marfil de Siam, los cachemires bengalíes y el sándalo de Timor, las hojas damasquinas árabes y la pimienta de Malabar, y los esclavos de Borneo. Todas las razas, todos los colores de piel y todas las lenguas hormiguelan, mezcladas en babélico

tumulto, en este emporio comercial de Oriente, en cuyo centro se alzan, poderosos por encima del maderamen enmarañado de las casas bajas, un palacio resplandeciente y una mezquita de piedra.

Maravillados contemplan los portugueses desde sus barcos la poderosa ciudad, codiciosos de esta joya de Oriente que centellea blanca bajo la luz cegadora del sol y que, como la piedra preciosa más noble, ha de adornar la corona real india de Portugal. Maravillado e inquieto contempla a su vez, desde su palacio, el príncipe malayo aquellos barcos extraños y peligrosos. ¡Conque estos son los bandidos incircuncisos, por fin los malditos han encontrado también el camino hasta Malaca! Hace ya tiempo que se ha extendido a lo largo de miles y miles de millas la noticia de las batallas y matanzas de Almeida y Albuquerque; se sabe en Malaca que estos terribles lusitanos no cruzan el mar, como los jefes de junco siameses y japoneses, solo para un intercambio pacífico, sino que aguardan pérfidamente el momento de establecerse y saquearlo todo. Lo más prudente sería no dejar entrar en el puerto a estos cuatro barcos; una vez que el ladrón ha metido el pie en la puerta, ya es demasiado tarde. Pero el sultán tiene también noticia fidedigna del efecto de aquellos pesados cañones que amenazan con boca negra y silenciosa desde los castillos de los barcos portugueses; sabe que estos ladrones blancos combaten como demonios y que no se les puede resistir. Lo mejor, por tanto, es responder mentira con mentira, falsa cordialidad con hospitalidad fingida, engaño con engaño, y golpear uno mismo a tiempo antes de que ellos alcen la zarpa para el golpe mortal.

Por eso el sultán de Malaca recibe efusivamente a los enviados de Sequeira, acepta sus regalos con exagerado agradecimiento. Que los portugueses sean cordialmente bienvenidos, les hace decir, y que comercien a su gusto. En pocos días quiere procurarles tanta pimienta y otras especias como puedan llevarse. Amablemente invita a los capitanes a comer en su palacio, y aunque esta invitación — tras toda suerte de advertencias— no se acepta, los marineros sí se dispersan libres y contentos por la ciudad extraña y hospitalaria. Voluptuosidad de tener por fin de nuevo tierra firme bajo los pies, de

poder gozar con mujeres complacientes, de no tener ya que acampar en el hediondo camarote ni en una de esas aldeas mugrientas donde los cerdos y las gallinas conviven entre las bestias humanas desnudas. Charlando se sientan los marineros en las casas de té, compran en los mercados, se deleitan con las bebidas malayas fuertemente fermentadas y con frutas frescas: en ningún sitio, desde que dejaron Lisboa, han hallado recibimiento tan cordial, tan hospitalario. A centenares reman de nuevo hacia los barcos portugueses los malayos en sus botes pequeños y veloces, cargados de víveres; ágiles como monos trepan por las jarcias, admiran las cosas extrañas que jamás habían visto. Se desarrolla un alegre trueque, y a la tripulación le disgusta enterarse de que el sultán ya ha dispuesto el cargamento prometido y ha avisado a Sequeira de que envíe a la mañana siguiente todos los botes a la orilla, para poder embarcar el inmenso cargamento antes de la puesta del sol.

Sequeira, satisfecho por la rápida provisión de las preciosas mercancías, envía en efecto a tierra todos los botes de los cuatro grandes barcos, con abundante tripulación. Él mismo, considerando el negocio mercantil indigno de su rango como hidalgo portugués, permanece a bordo y juega al ajedrez con un camarada, lo más sensato que se puede hacer en un barco en un día caluroso y aburrido. También los otros tres grandes navíos yacen somnolientos e inmóviles. Pero a Garcia de Susa, capitán de la pequeña carabela que acompaña a la flota como quinto navío, le llama la atención una circunstancia inquietante: que cantidades cada vez mayores de botes malayos pululan alrededor de los cuatro barcos medio desiertos, y que con el pretexto de traer mercancías a bordo, cada vez más de estos mozos desnudos trepan por las jarcias del barco. Al fin concibe sospechas: que tal vez el sultán, demasiado amable, esté preparando aquí, a la vez por tierra y por mar, un asalto a traición.

Por suerte la pequeña carabela no ha enviado su propio bote a la orilla; así que de Susa ordena a su hombre más de confianza que reme a toda prisa hasta el barco almirante para avisar al capitán. Este hombre de mayor confianza no es otro que el sobresaliente

Magallanes. Con remadas rápidas y enérgicas cruza hasta allá, y encuentra al capitán Sequeira todavía entregado con calma a la partida de ajedrez. Pero a Magallanes no le gusta que varios malayos, aparentemente como espectadores, se hallen de pie a espaldas de los dos jugadores, con el kris siempre a punto en el cinto. Discretamente le susurra a Sequeira su advertencia. Este, para no despertar sospechas, tiene la presencia de ánimo de no interrumpir la partida. Pero ordena a un marinero que monte guardia desde la cofa, y desde entonces, mientras juega, no aparta la mano de la espada.

La advertencia de Magallanes había llegado en el último, en el últimísimo de los instantes. Justo en ese minuto se eleva del palacio del sultán una columna de humo, la señal convenida para el asalto simultáneo por tierra y por mar. A bordo, el marinero de la cofa da la alarma, por suerte todavía a tiempo. De un salto se pone Sequeira en pie y aparta de un golpe a los malayos antes de que puedan herirlo. Se toca la señal, la tripulación se reúne a bordo; en todos los barcos son arrojados por la borda los malayos que se habían infiltrado, y en vano se lanzan ahora desde todos los costados praos armados contra los barcos para abordarlos: Sequeira ha ganado tiempo para levar anclas, y sus cañones le abren paso con vigorosas andanadas. Gracias a la vigilancia de de Susa y a la prontitud de Magallanes, el atentado contra los barcos ha fracasado.

Peor suerte corren los infortunados que, confiados, habían desembarcado, un puñado de hombres desprevenidos, dispersos por las calles, frente a miles de enemigos alevés. La mayoría de los portugueses son abatidos al instante, solo a unos pocos les es dado huir hasta la playa. Pero ya es tarde: los malayos se han apoderado ya de los botes, haciendo así imposible la retirada a los barcos; uno tras otro, los portugueses sucumben a la superioridad numérica. Solo uno, el más valiente de todos, se defiende aún: el amigo más cercano y más fraternal de Magallanes, Francisco Serrão. Ya está rodeado, herido, ya parece perdido. Pero entonces llega Magallanes en su pequeño bote con un segundo soldado, remando hasta allí y arriesgando intrépidamente su vida por el amigo. Con unos pocos

golpes contundentes libera al que está rodeado por una fuerza diez veces superior, lo arrastra a la pequeña chalupa y le salva así la vida. La flota portuguesa ha perdido en este asalto devastador sus botes y más de un tercio de su tripulación; Magallanes, en cambio, ha ganado un hermano de sangre cuya amistad y confianza serán decisivas para su hazaña futura.

Por primera vez, con este suceso, se perfila en la imagen aún completamente sombreada del carácter de Magallanes un rasgo personal: su valerosa resolución. No hay nada patético en su naturaleza, nada llamativo en su ser, y se comprende que todos los cronistas de la guerra de la India lo pasaran por alto tanto tiempo, pues Magallanes fue toda su vida un hombre del anonimato. No sabe hacerse notar, no sabe hacerse querer. Pero siempre que se le encomienda una tarea, y más aún cuando es él mismo quien se la impone, este hombre reservado y oculto actúa con una deslumbrante combinación de inteligencia y valor. Nunca, en cambio, sabe aprovechar después su hazaña ni jactarse de ella; calladamente y con paciencia vuelve a retirarse al segundo plano. Sabe callar, sabe esperar, como si presintiera que para la verdadera hazaña que le está impuesto cumplir, el destino le tiene reservados todavía muchos años de aprendizaje y prueba. Poco después de haber vivido combatiendo en Cannanore una de las mayores victorias de la flota portuguesa y en Malaca una de sus derrotas más graves, le está destinada una nueva prueba de valor en su dura carrera de marino: un naufragio.

Ya estaba Magallanes destinado a acompañar uno de los transportes de especias que regresaban regularmente con el monzón, cuando el galeón encalla en el llamado banco de Padua. No se pierde vida humana alguna, solo el barco se destroza en cien pedazos contra el arrecife de coral, y como no se puede recoger a toda la tripulación en los pocos botes disponibles, una parte de los náufragos ha de quedarse atrás. Naturalmente, el capitán, los oficiales y los hidalgos reclaman ser los primeros en ser devueltos en los botes, y este trato preferente enfurece a los «grumetes», los simples marineros. Ya amenaza una peligrosa disputa, cuando, de

entre todos los nobles, Magallanes se ofrece a quedarse con los marineros, a condición de que los «capitanes y hidalgos» empeñaran su honor en ir a buscarlos con otro barco en cuanto llegaran a tierra.

Esta actitud valerosa suya parece haber llamado por primera vez la atención del alto mando sobre el «soldado desconocido». Pues cuando, poco tiempo después, en octubre de 1510, Albuquerque, el nuevo virrey, pregunta su opinión a los «capitanos del Rey» sobre cómo emprender el asedio de Goa, Magallanes figura también entre los que toman la palabra. Con ello parece que, tras cinco años de servicio, el sobresaliente, el simple soldado y marinero, ha ascendido por fin al rango de oficial, y como tal es también destinado a la flota de Albuquerque, que ha de vengar la vergonzosa derrota que Sequeira sufrió en Malaca.

Así pone Magallanes rumbo de nuevo, tras dos años, hacia el lejano Oriente, hacia el aurea chersonesus. Diecinueve barcos, una flota de guerra selecta, se alinean amenazadoramente en julio de 1511 ante el puerto de Malaca, y comienza una lucha encarnizada contra el traidor anfitrión. Seis semanas tarda Albuquerque en lograr quebrar la resistencia del sultán. Pero entonces cae en manos de los saqueadores un botín como jamás se había ganado ni siquiera en la bendecida India; con la conquista de Malaca, Portugal tiene en su puño el mundo entero de Oriente. Por fin queda seccionada para siempre la arteria vital del comercio mahometano, y en pocas semanas este se desangra por completo. Todos los mares desde Gibraltar, las «columnas de Hércules», hasta el estrecho de Singapur, el aurea chersonesus, son ya definitivamente un océano portugués. Hasta muy adentro de China y el Japón, y jubiloso de vuelta hasta Europa, retumba el trueno resonante de este golpe decisivo, el más grave que el islam ha sufrido desde tiempos inmemoriales. Ante los fieles congregados, el Papa da gracias con una plegaria pública de acción de gracias por la gloriosa hazaña de los portugueses, que han puesto media tierra en manos de la cristiandad, y Roma presencia un espectáculo triunfal como el Caput mundi no había vuelto a ver desde los tiempos de los Césares. Una embajada, encabezada por Tristão de Cunha, trae el botín de victoria de la India conquistada,

caballos preciosamente enjaezados, leopardos y panteras; pero la pieza principal y el gran espectáculo es un elefante que los barcos portugueses han traído vivo, y que, entre los gritos de júbilo de todo el pueblo, se arrodilla tres veces ante el Santo Padre.

Pero ni siquiera este triunfo basta para saciar la desmedida voluntad expansiva de Portugal. Nunca en la historia ha saciado a un vencedor una gran victoria; Malaca no es, en efecto, más que la llave de la cámara del tesoro de la especiería; ahora que la tienen en sus manos, los portugueses quieren llegar hasta los verdaderos tesoros y apoderarse de las fabulosamente ricas islas de las Especies del archipiélago de la Sonda, las islas de Amboina, Banda, Ternate y Tidore. Se equipan tres barcos bajo el mando de Antonio d'Abreu, y algunos de los cronistas contemporáneos citan también el nombre de Magallanes entre los participantes de aquel viaje hacia lo que era entonces el extremo oriental de la tierra. Pero en realidad, la etapa india de Magallanes ha llegado ya a su fin en esa hora. ¡Basta!, le dice el destino. ¡Basta de ver Oriente, basta de vivirlo! ¡Ahora, nuevos caminos, caminos propios! Precisamente estas fabulosas islas de las Especies, con las que soñará toda su vida y hacia las que desde entonces mirará fijamente con la mirada interior como hechizado, nunca pudo Magallanes verlas «por vista de ojos», nunca con su propio ojo terrenal. Nunca le fue dado poner el pie en estas islas de Eldorado; un mero sueño seguirán siendo para él, su sueño creador. Pero gracias a su amistad con Francisco Serrão, estas islas jamás vistas le son tan familiares como si las hubiera vivido, y la extraña odisea robinsónica de su amigo lo alienta a la mayor y más audaz aventura de su tiempo.

Esta curiosa aventura privada de Francisco Serrão, que será tan decisiva para Magallanes y su posterior viaje alrededor del mundo, constituye un episodio gratamente distendido en medio de la sangrienta crónica de las batallas y matanzas portuguesas; entre todos aquellos capitanes tan celebrados, la figura de este otro, poco célebre, merece una mirada especial. Después de despedirse afectuosamente en Malaca de su hermano de sangre Magallanes, que regresaba a casa, Francisco Serrão pone rumbo, junto con los

capitanes de los otros dos barcos, hacia las fabulosas islas de las Especias. Sin esfuerzo ni contratiempo alcanzan la costa verdeante y encuentran allí un recibimiento sorprendentemente amistoso. Pues hasta estas costas apartadas no habían llegado aún los mahometanos, ni con su cultura ni con su afán guerrero: en estado natural, desnuda y pacífica, vive la población, que todavía no conoce el dinero contante y sonante, ni se preocupa aún demasiado por obtener ganancias especiales. A cambio de unos cascabelitos y brazaletes, los ingenuos isleños acarrean enormes cargas de clavo de olor, y como ya en las dos primeras islas, Banda y Amboina, los portugueses pueden cargar sus barcos hasta los topes, el almirante d'Abreu decide no tocar ya las demás islas de las Especias, sino regresar cuanto antes a Malaca con todos sus tesoros.

Tal vez la codicia había cargado los barcos con exceso de peso; en todo caso, uno de ellos, precisamente el que mandaba Francisco Serrão, encalla en un escollo y se hace pedazos; los náufragos apenas si logran salvar la vida desnuda. Vagan abandonados por la playa extraña, y ya los amenaza una muerte miserable, cuando Serrão logra, mediante una hábil argucia, apoderarse de un barco pirata, con el que pone rumbo de vuelta a Amboina. Tan amistosamente como antes, cuando habían llegado como grandes señores, acoge el cacique a los náufragos y les ofrece alojamiento con la mayor generosidad (fueron recibidos y hospedados con amor, veneración y magnificencia), de modo que la gente no cabe en sí de dicha y gratitud. Ahora bien, sería sin duda deber militar del capitán Francisco Serrão, apenas su tripulación se hubiera repuesto y descansado, regresar sin demora en uno de los muchos juncos que iban y venían constantemente a Malaca, para reunirse con su almirante y ponerse de nuevo al servicio del ejército real portugués, al que estaba obligado por juramento y por sueldo.

Pero el paisaje paradisíaco, el clima cálido y balsámico, aflojan peligrosamente en Francisco Serrão el sentido de la disciplina militar. Y de pronto le resulta sumamente indiferente que, a muchos miles de millas de distancia, en el palacio de Lisboa, un rey refunfuñe o gruñe y lo tache de la lista de sus capitanes o de sus pensionistas.

Sabe que ha hecho ya bastante por Portugal, que bastantes veces ha llevado su pellejo al mercado. Ahora quiere él, Francisco Serrão, empezar por fin a disfrutar de la vida de este Francisco Serrão con la misma comodidad y despreocupación que todos los demás hombres desnudos y despreocupados de estas islas bienaventuradas. Que los demás marineros y capitanes sigan surcando los mares, comprando pimienta y canela para intermediarios extraños con su sangre y su sudor, que sigan trabajando como necios leales en peligros y batallas, solo para que la Alfândega de Lisboa reciba más aranceles en sus arcas; él personalmente, Francisco Serrão, ci-devant capitán de la flota portuguesa, ya tiene bastante de guerra, aventuras y negocios de especias. Sin gran solemnidad, el bravo capitán se retira del mundo heroico al idílico, y decide vivir en adelante, de manera del todo primitiva y deliciosamente indolente, privatissime, al modo de este pueblo amistoso. La alta dignidad de gran visir con que lo distingue el rey de Ternate no le abruma de trabajo; solo tiene que actuar una vez, en una pequeña guerra de su soberano, como consejero militar. Como recompensa, sin embargo, recibe una casa propia con esclavos y sirvientes, además de una hermosa mujer morena, con la que engendra dos o tres hijos mestizos.

Años y años permanece, un nuevo Odiseo que ha olvidado su Ítaca, Francisco Serrão en brazos de su morena Calipso, y ningún ángel de la ambición logra ya expulsarlo de este paraíso del dulce far niente. Durante los nueve años que le quedan hasta su muerte, este Robinson voluntario, este primer fugitivo de la civilización, no vuelve ya a abandonar las islas de la Sonda; de todos los conquistadores y capitanes de la época heroica portuguesa, no fue precisamente el más heroico, pero probablemente sí el más sensato y también el más feliz.

Esta romántica huida del mundo de Francisco Serrão parece, en principio, no guardar relación alguna con la vida y la obra de Magallanes. Pero, en realidad, precisamente la renuncia epicúrea de este pequeño y poco célebre capitán ejerció la influencia más decisiva de todas sobre el rumbo de la vida de Magallanes y, con ello, sobre la historia del descubrimiento del mundo. Pues, pese a la

enorme distancia espacial que los separa, los dos hermanos de sangre se mantienen en contacto constante. Cada vez que se presenta la ocasión de enviar desde su isla un mensaje a Malaca y de allí a Portugal, Serrão escribe a Magallanes largas cartas que ensalzan con entusiasmo la riqueza y las comodidades de su nueva patria. Escribe literalmente: «He encontrado aquí un nuevo mundo, más rico y más grande que el de Vasco da Gama», y, completamente hechizado por el encanto de los trópicos, exhorta con insistencia al amigo a que abandone de una vez la ingrata Europa y el servicio tan poco lucrativo, y a que vaya cuanto antes a reunirse con él. Y apenas cabe dudar de que fue Francisco Serrão quien primero puso a Magallanes en la idea de si, dada la situación de estas islas en el extremo oriente, no sería más aconsejable buscarlas por la vía de Colón (viniendo de occidente) en lugar de la de Vasco da Gama (viniendo de oriente).

Hasta dónde llegaron las tratativas entre los dos hermanos de sangre, no lo sabemos. En todo caso, ambos debieron de considerar algo concreto, pues tras la muerte de Serrão se encontró entre sus papeles una carta de Magallanes en la que este promete misteriosamente al amigo llegar en breve a Ternate, y precisamente «si no es por Portugal, por otro camino». Y encontrar ese nuevo camino se convirtió en el pensamiento rector de la vida de Magallanes.

Este único pensamiento, un par de cicatrices en el cuerpo curtido y oscurecido por el sol, y, por último, un esclavo malayo que había comprado en Malaca: estas tres cosas son poco más o menos todo lo que, tras siete años de servicio en el frente indio, Magallanes trae de vuelta a su patria. Debió de ser un asombro extraño, quizá contrariado, para el soldado agotado, cuando, al desembarcar por fin en 1512, contempla una Lisboa completamente distinta, un Portugal completamente distinto del que había dejado siete años antes. Ya al entrar en Belém se queda asombrado. En lugar de la vieja iglesia pequeña y baja que en su día había bendecido la partida de Vasco da Gama, se alza, terminada al fin, la poderosa y magnífica catedral, primer signo visible de la inmensa riqueza que la especia india ha

traído a su patria. Cada mirada muestra en torno un cambio. En el río, antes escasamente frecuentado, se amontonan ahora vela junto a vela; en los astilleros a lo largo de la orilla, los obreros martillean sin cesar, con tal de equipar cuanto antes flotas nuevas y cada vez mayores. En el puerto ondean, apretados en fila, mástil junto a mástil, barcos nacionales y extranjeros; la rada está atestada de mercancías, los almacenes rebosan de existencias, y miles de personas se apresuran y alborotan por las calles entre los espléndidos palacios recién erigidos. En las factorías, en los mostradores de los cambistas y en los despachos de los corredores bullen todas las lenguas de Babel: gracias a la explotación de la India, Lisboa se ha convertido, en el espacio de una década, de pequeña ciudad en urbe mundial, en ciudad de lujo. En carrozas descubiertas, las damas de la nobleza lucen sus perlas indias, un enorme séquito de cortesanos, ricamente ataviados, se pavonea en palacio, y el recién llegado comprende: su propia sangre y la de sus camaradas, derramada en la India, se ha transformado aquí, gracias a una misteriosa alquimia, en oro. Mientras ellos combatían, sufrían, pasaban penurias y sangraban bajo el sol implacable del sur, Lisboa se convertía, gracias a su hazaña, en heredera de Alejandría y de Venecia, y Manuel se convertía en «el fortunado», el monarca más rico de Europa. Todo ha cambiado en casa, todo vive en el viejo mundo más rico, más opulento, más entregado al placer, más derrochador, como si la especia conquistada, el oro obtenido en el trueque, hubiera exaltado los sentidos; solo él regresa siendo el mismo, el «soldado desconocido», sin que nadie lo esperase, sin que nadie se lo agradeciera, sin que nadie lo saludara. Como a tierra extraña regresa, tras siete años indios, a su patria el soldado portugués Fernão de Magalhães.

MAGALLANES SE LIBERA

Junio de 1512 - Octubre de 1517

Las épocas heroicas nunca son ni han sido sentimentales, y lastimosamente escaso ha sido el agradecimiento que aquellos audaces conquistadores, que ganaron mundos enteros para su España o su Portugal, recibieron de sus reyes. Colón regresa a Sevilla encadenado, Cortés cae en desgracia, Pizarro es asesinado, Núñez de Balboa, el descubridor del mar del Sur, es decapitado; Camões, el guerrero y poeta de Portugal, calumniado por miserables funcionarios provinciales, pasa, igual que su gran compañero Cervantes, meses y años en un calabozo que no es mucho mejor que un estercolero. Gigantesca ingratitud de la época de los descubrimientos: como mendigos y lisiados, cubiertos de piojos, desharrapados y enfermos de fiebre, vagarán por las callejuelas portuarias de Cádiz y Sevilla esos mismos marineros y soldados regresados que conquistaron para el tesoro de la Corona de España las joyas de Moctezuma y las cámaras de oro de los incas, y como perros sarnosos serán enterrados sin gloria en la patria los pocos a quienes la muerte perdonó en las colonias. Pues ¿qué valor tiene la hazaña realizada por estos héroes anónimos para los cortesanos, que jamás abandonan el seguro palacio donde con mano hábil se reparten entre sí las riquezas que aquellos conquistaron en la lucha? Ellos, los zánganos del palacio, se convierten en los adelantados, en los gobernadores de las nuevas provincias, ellos se embolsan el oro, y apartan a un lado, como a intrusos molestos en su pesebre de prebendas, a los combatientes coloniales, a los oficiales de

vanguardia de aquel tiempo, cuando estos, tras años de abnegación y agotamiento, cometen la necedad de regresar. El que haya combatido en Cananor, en Malaca y en otras muchas batallas, el que haya arriesgado docenas de veces su vida y su salud por el honor de Portugal, no confiere a Magallanes, ya de vuelta, el más mínimo derecho a una ocupación digna o a la seguridad. Solo a la circunstancia fortuita de ser noble y de haber pertenecido ya antes a la casa del rey (criação de el Rey) debe que se le vuelva a inscribir graciosamente en la lista de pensionados, o más bien de perceptores de limosna, en un principio incluso en el último escalafón, como Mozo fidalgo, con la miseria de mil reis al mes. Solo al cabo de un mes, y probablemente después de una enérgica protesta, asciende un pequeño escalón hasta Fidalgo escudeiro con mil ochocientos cincuenta reis (o, según otra fuente, como «cavalleiro fidalgo», con 1250 reis). En cualquier caso: cualquiera que fuese el título prebendario correcto, ninguno tenía peso alguno, pues ninguno de estos pomposos títulos autoriza ni obliga a Magallanes a otra cosa que a un ocioso vagar por las antecámaras reales. Un hombre de honor y ambición no se dejará remunerar de forma duradera, ni siquiera en su ociosidad, con un sueldo de mendigo tan despreciable. Y así no resulta en absoluto sorprendente que Magallanes aproveche la primera ocasión, aunque no la mejor, para volver a ocuparse y hacer valer sus méritos en el servicio de las armas.

Magallanes debe esperar casi un año. Pero apenas el rey Manuel arma en el verano de 1513 una gran expedición militar contra Marruecos, para dar por fin el golpe de gracia a los piratas moros, el veterano de la India se presenta de inmediato al ejército, una decisión que solo se explica por el descontento con la inactividad que le ha sido impuesta. Pues en una guerra terrestre, Magallanes, que casi siempre ha servido embarcado y que en aquellos siete años se ha convertido en uno de los navegantes más experimentados de su tiempo, no puede en absoluto hacer valer sus verdaderos dones. De nuevo, en medio del gran ejército que es enviado a Azamor, no es sino un oficial subalterno, sin rango ni mando propio. De nuevo,

como en la India, su nombre no figura en primer plano en los informes, pero su persona sí, exactamente igual que en la India, en primer plano del peligro. También esta vez resulta Magallanes herido en combate cuerpo a cuerpo, ya la tercera. Una lanzada en la articulación de la rodilla lesiona el nervio, y la pierna izquierda queda para siempre torpe y medio coja.

En el servicio de vanguardia, un cojo que no puede caminar deprisa ni montar a caballo ya no sirve de nada. Magallanes podría ahora retirarse cómodamente de África y, como herido, reclamar una pensión aumentada. Pero insiste en permanecer en el ejército, en la guerra, en el peligro, su verdadero elemento; así se le asigna al herido, junto con otro oficial, el puesto de administrar, como oficial de presas, como quadileiro das preses, el poderoso botín de caballos y ganado arrebatado a los moros; y es aquí donde ocurre un incidente de naturaleza oscura. Algunas docenas de ovejas desaparecen de noche de los enormes rediles, y con malicia corre el rumor de que Magallanes y su camarada habrían revendido en secreto a los moros parte del botín, o de que, por negligencia, habrían permitido que estos se llevaran de noche su ganado de los corrales. Curiosamente, esta ruin acusación de haber cometido malversación en perjuicio del Estado es exactamente la misma con la que, pocas décadas más tarde, funcionarios coloniales portugueses calumniarán y humillarán al otro hombre más glorioso de Portugal, el poeta Camões; ambos hombres, a quienes durante años se les ofrecieron en la India centenares de ocasiones de enriquecerse con saqueos, y que ambos habían regresado a casa pobres de solemnidad desde aquel Eldorado, ven su honor manchado por la misma sospecha infamante.

Ahora bien, por fortuna Magallanes está tallado en madera más dura que el apacible Camões. No se le pasa por la cabeza dejarse interrogar por semejantes criaturas ni dejarse arrastrar, como Camões, durante meses por las cárceles. No, como el poeta de Os Lusíadas, ofrece con blandura la espalda a sus enemigos, sino que, apenas se difunde el rumor, y antes incluso de que nadie se haya

atrevido a acusarlo públicamente, abandona el ejército y parte hacia Portugal para exigir satisfacción.

Que Magallanes no se sintiera en lo más mínimo culpable en aquel oscuro asunto lo demuestra el hecho de que, apenas regresado a Lisboa, solicita una audiencia con el rey, pero de ningún modo para defenderse, sino, por el contrario, para exigir, plenamente consciente de sus méritos, una ocupación por fin más digna y una mejor paga. Una vez más ha perdido dos años, una vez más ha recibido en batalla abierta una herida que casi lo convierte en un lisiado. Pero su recibimiento es malo; el rey Manuel ni siquiera le da tiempo al enérgico acreedor de exponer sus pretensiones. Ya informado por el alto mando de África de que aquel indisciplinado capitán había abandonado el ejército en Marruecos por su propia autoridad y sin solicitar permiso, trata al benemérito y herido oficial como a un vulgar desertor. Sin dejarle tomar la palabra, ordena a Magallanes, breve y tajante, que regrese de inmediato a su destino en África y que, ante todo, vuelva a ponerse a disposición de su comandante en jefe. Por respeto a la disciplina, Magallanes debe obedecer. En el próximo barco regresa a Azamor. Allí, como es lógico, ya no se habla de ninguna investigación abierta, nadie se atreve a acusar al benemérito soldado, y con la confirmación expresa del mando de haber abandonado el ejército con honor, con todos los documentos que atestiguan su inocencia y sus méritos, Magallanes regresa por segunda vez a Lisboa; cabe imaginar con qué sentimiento de amargura. En lugar de condecoraciones ha recibido sospechas, en lugar de recompensas, siempre solo cicatrices; durante mucho tiempo ha callado y se ha mantenido silenciosamente en un segundo plano. Pero ahora, a los treinta y cinco años, está cansado de pedir su derecho como quien pide una limosna.

La prudencia debería aconsejar a Magallanes, en caso tan delicado, no acudir de inmediato, nada más regresar, ante el rey Manuel y presentarse de nuevo en su casa con la misma exigencia. Sin duda sería más aconsejable guardar silencio durante algún tiempo, buscar relaciones y amigos en el círculo cortesano, moverse e insinuarse. Pero la habilidad y la flexibilidad nunca fueron el fuerte

de Magallanes. Por poco que sepamos de él, esto queda seguro: que aquel hombre oscuro, menudo, discreto y callado nunca poseyó ni un ápice de ese don de hacerse querer. El rey, no se sabe por qué, le fue hostil de por vida («sempre teve hum entejo»), y hasta su fiel compañero Pigafetta ha de reconocer que los oficiales lo odiaban de verdad («li capitani sui lo odiavano»). Reinaba, como dice la Rahel de Kleist, «un rigor a su alrededor». No sabía sonreír, ni ser amable, ni complaciente, ni tampoco defender jamás sus ideas, sus pensamientos, con habilidad. Poco hablador, hermético, envuelto siempre en una nube de soledad, este eterno solitario debía de irradiar a su alrededor una atmósfera de frialdad glacial, de incomodidad y desconfianza, pues pocos llegaron siquiera a rozar su piel y nadie conoció jamás su ser más íntimo. Sus camaradas percibían inconscientemente, en su callado mantenerse en un segundo plano, una ambición de otra clase, más oscura, que les resultaba más sospechosa que la de los cazadores de puestos declarados, que se abalanzaban acalorados y sin pudor hacia el pesebre. Algo permanecía siempre inaccesiblemente oculto tras sus ojos pequeños, hundidos, duros como esferas, tras su boca cercada de vello, un secreto en el que no dejaba ver a nadie; pero siempre resultará inquietante, para las almas naturalmente confiadas y sin secretos, el hombre que guarda dentro de sí un secreto y tiene la fuerza de mantenerlo apretado entre los dientes durante años. Desde el principio, Magallanes se granjeó resistencias desde lo oscuro de su ser. No era fácil estar con él ni por él, y quizá lo más difícil, para este trágico solitario, era estar tan a solas consigo mismo.

También esta segunda vez acude, completamente solo, sin protector ni valedor alguno, el Fidalgo escudeiro Fernão de Magalhães a la audiencia con su rey, eligiendo el peor camino que existe en la corte: el honesto y el directo. El rey Manuel lo recibe en la misma sala, quizá desde el mismo sillón del trono desde el cual su predecesor Juan II despachara en su día a Colón: en el mismo lugar se renueva una escena igualmente histórica. Pues el pequeño portugués de anchos hombros campesinos, recio y rechoncho, de

barba negra y mirada honda y velada, que ahora se inclina ante su soberano y a quien este despedirá enseguida con desdén, lleva dentro de sí un pensamiento no menos grande que el de aquel genovés forastero; en audacia, en resolución y en experiencia, Magallanes es quizá incluso superior a su más célebre predecesor. Nadie fue testigo de aquel instante decisivo, pero, según los relatos coincidentes de los cronistas contemporáneos, se ve, a través de la lejanía del tiempo, hasta dentro de la sala del trono: con su pierna paralizada, Magallanes cojea hasta llegar ante el rey y le entrega, con una reverencia, los documentos que demuestran de manera irrefutable la injusticia de aquella acusación malintencionada. Después formula su primera petición: que el rey, en atención a su nueva herida, que lo incapacita para el combate, le aumente su sueldo mensual, su moradia, en medio cruzado (aproximadamente un chelín inglés actual) al mes. Es una suma ridículamente insignificante la que reclama, y poco parece convenir al hombre orgulloso, duro y ambicioso doblar la rodilla en súplica por semejante limosna. Pero, naturalmente, con esta exigencia no se trata para Magallanes de aquella única moneda de plata, del medio cruzado, sino de su rango, de su honor. La cuantía de la moradia, de la pensión, expresa simbólicamente, en esta corte real donde cada uno quiere apartar celosamente al otro a codazos, el escalafón que un noble ocupa en la casa real. Magallanes, de treinta y cinco años, veterano de la guerra de la India y de la de Marruecos, no quiere seguir quedando por detrás de mozalbetes de barba incipiente que aquí le sostienen al rey la escudilla o le abren la portezuela del carruaje. Por orgullo, nunca se ha abierto paso a empujones, pero el orgullo le prohíbe también dejarse subordinar a hombres más jóvenes y de menor rango. No quiere que se le valore por debajo de como él mismo se valora, a sí y a sus méritos.

Pero el rey Manuel mira al impaciente peticionario con el ceño sombríamente enojado. Tampoco a él, a este monarca riquísimo, le importa naturalmente aquella mísera moneda de plata. Solo le molesta la manera de ser de este hombre que, en lugar de pedir humildemente, exige con ímpetu, que de ningún modo quiere

esperar a que él, el rey, le conceda el sueldo como una gracia, sino que insiste, terco y obstinado, en su ascenso de rango como en un derecho. ¡Bien, ya se le enseñará a este mozo testarudo a esperar y a suplicar! Mal aconsejado por su enojo, Manuel —apodado por lo demás el fortunado, el dichoso— rechaza la solicitud de Magallanes de aumento de pensión, sin sospechar cuántos miles de ducados de oro estará dispuesto a pagar en breve por aquel medio crusado que ahora ahorra.

En realidad, Magallanes debería retirarse ahora, pues la frente nublada del rey ya no le permite esperar ni un rayo de sol del favor cortesano. Pero, en lugar de inclinarse servilmente y abandonar la sala, Magallanes, endurecido por su orgullo, permanece tranquilo ante su monarca y formula la segunda petición, que en el fondo es la verdaderamente suya. Pregunta si el rey no tiene para él algún puesto, alguna ocupación digna a su servicio; se siente demasiado joven y demasiado activo para seguir siendo de por vida un perceptor de limosnas. Ahora bien, de los puertos de Portugal zarpaban entonces todos los meses, e incluso todas las semanas, barcos hacia la India, África y Brasil; nada sería más natural que confiar el mando de uno de tantos a un hombre que conoce los mares de Oriente tan bien como cualquier otro. Nadie, con excepción del viejo veterano Vasco da Gama, hay en esta ciudad ni en todo el reino que pueda jactarse de superar a Magallanes en conocimientos. Pero al rey Manuel le resulta cada vez más insoportable sentir la mirada dura y exigente de este desagradable querulante. Rehúsa fríamente, sin dar a Magallanes ni siquiera una esperanza para el futuro: no, no tiene ningún puesto para él.

Zanjado. Despachado. Pero Magallanes formula aún una tercera petición, que en realidad ya no es una petición, sino tan solo una pregunta. Magallanes pregunta si el rey tendría algo que objetar a que buscara servicio en otro país, donde pudiera esperar recibir mejor apoyo. Y con una frialdad ofensiva, el rey le da a entender que eso le resulta del todo indiferente. Que tome servicio donde lo consiga y donde le plazca. Con ello queda clarísimamente demostrado a Magallanes que en la corte portuguesa se renuncia a

cualquier forma de ocupación suya, que graciosamente se le sigue concediendo la limosna, pero que se vería con sumo agrado que volviera la espalda al país y a la corte.

Nadie fue testigo de aquella audiencia. No se sabe si en esta ocasión, o en una anterior o posterior, Magallanes había ya sometido al rey su verdadero plan, el secreto. Quizá no se le dio siquiera ocasión de exponer sus ideas, quizá fueron rechazadas con frialdad; en cualquier caso, en esta audiencia Magallanes había demostrado una vez más su voluntad de seguir sirviendo a Portugal con su sangre, con su vida, tal como lo había hecho hasta entonces. Solo el brusco rechazo le impone aquella decisión íntima que, en la vida de todo hombre creador, ha de producirse alguna vez de manera ineludible.

Magallanes sabe, en el instante en que abandona, como un mendigo rechazado, el palacio de su rey: que ya no puede seguir esperando ni vacilando. A sus treinta y cinco años ha vivido y experimentado todo cuanto un guerrero, un marino, podía aprender en campaña y en el mar. Cuatro veces ha doblado el cabo, dos desde el oeste, dos desde el este. Incontables veces se ha hallado al borde mismo de la muerte, tres veces ha sentido el frío metal del arma enemiga en su cuerpo tibio y sangrante. Ha visto una porción inmensa del mundo, sabe más del Oriente de la Tierra que todos los célebres geógrafos y cartógrafos de su tiempo. Está curtido, por casi diez años de puesta a prueba, en toda técnica de la guerra; está adiestrado en manejar la espada y el arcabuz, el timón y la brújula, la vela y el cañón, el remo, la pala y la lanza. Sabe leer portulanos, manejar la sonda de plomo, y no con menor exactitud que un «maestro de astronomía» servirse de los instrumentos náuticos. Lo que otros solo leen con curiosidad en los libros —calmas chichas interminables y ciclones de muchos días, batallas navales y batallas terrestres, asedios y saqueos, ataques por sorpresa y naufragios—, todo eso lo ha vivido él tomando parte activa. A lo largo de una década, en mil noches y días, ha aprendido a esperar sobre mares interminables, y también, en cambio, a aprovechar el fulgurante segundo de la decisión. Se ha familiarizado con toda clase de

hombres, amarillos y blancos, negros y morenos, hindúes y negros y malayos y chinos y árabes y turcos. En todas las formas del servicio, por mar y por tierra, en todas las estaciones y zonas marítimas, bajo la escarcha y bajo un cielo abrasador, ha servido a su rey, ha servido a su país. Pero servir es cosa de la juventud, y ahora, cerca ya de cumplir los treinta y seis años, decide Magallanes que ya se ha sacrificado bastante tiempo por intereses ajenos y por gloria ajena. Como todo hombre creador, siente, *media in vita*, el deseo de responsabilidad propia y de realización de sí mismo. La patria lo ha abandonado, ha roto el vínculo con el cargo y los deberes; tanto mejor: ahora es libre. Como sucede tan a menudo, el puño que quiere rechazar a un hombre lo devuelve en realidad a sí mismo.

En Magallanes, una decisión tomada nunca se manifiesta de inmediato de forma visible e impulsiva. Por poca luz que arrojen las descripciones de sus contemporáneos sobre su carácter, esta única y esencial virtud caracteriza visiblemente todas las fases de su vida: que Magallanes sabía callar de manera admirable. De naturaleza ni impaciente ni locuaz, discreto y apartado incluso en medio del tumulto del ejército, Magallanes maduraba sus pensamientos únicamente a solas consigo mismo. Mirando hacia plazos lejanos, calculando en silencio cada posibilidad, Magallanes nunca se presentó ante los hombres con un plan o una decisión antes de saber su idea interiormente madura, meditada e irrefutable.

También esta vez ejerce Magallanes de manera admirable su arte del silencio. Otro, tras aquel ofensivo rechazo del rey Manuel, probablemente habría abandonado el país de inmediato y se habría ofrecido a otro soberano. Pero Magallanes permanece sereno todavía un año entero en Portugal, y nadie sospecha en qué se ocupa. A lo sumo se advierte —si es que esto fuera siquiera digno de nota tratándose de un viejo navegante de la India— que Magallanes pasa mucho tiempo reunido con pilotos y capitanes, principalmente con aquellos que antes navegaron por el mar del Sur. ¿Pero de qué charlan los cazadores con más gusto que de la caza, de qué los navegantes con más gusto que del mar y de las tierras recién descubiertas? Tampoco puede despertar sospecha alguna que

examine, en la Tesorería, el archivo secreto del rey Manuel, todas las cartas de costa, los portulanos y los diarios de navegación de las últimas expediciones a Brasil, custodiados allí como *secretissima*; pues ¿qué otra cosa habría de estudiar, en su abundante tiempo libre, un capitán de barco sin ocupación, sino los libros y los informes sobre las tierras y los mares recién descubiertos?

Más llamativa sería, en cambio, una nueva amistad que traba Magallanes. Pues este hombre, Ruy Faleiro, con quien se une cada vez más estrechamente, parece, como intelectual errático, nervioso e irascible, con su vehemente labia, su acalorada suficiencia y su carácter pendenciero, el que menos encaja con el callado, dueño de sí e impenetrable marino y hombre de guerra. Pero los talentos de estos dos hombres, a quienes pronto se ve inseparables, producen, precisamente gracias a su polar contraposición, una cierta armonía, por fuerza pasajera. Del mismo modo que para Magallanes lo son la aventura marina y la exploración práctica del mundo terrenal, para Faleiro la geografía y la astronomía abstractas son su pasión más íntima. Como puro teórico, como auténtico sabio de gabinete que jamás ha pisado un barco ni ha salido de Portugal, Ruy Faleiro conoce las lejanas órbitas del cielo y de la tierra solo por cálculos, libros, tablas y mapas; en esa esfera abstracta, sin embargo, como cartógrafo y astrónomo, se le tiene por la máxima autoridad. No sabe izar una vela, pero ha inventado un sistema propio de cálculo de la longitud que, aunque erróneo, abarca todo el globo terráqueo y que más adelante prestará a Magallanes servicios decisivos. No sabe manejar un timón, pero las cartas de marear, los portulanos, los astrolabios y demás instrumentos confeccionados por él parecen haber sido, como auxiliares náuticos, los mejores de su época. De un especialista así puede sacar un provecho inmenso Magallanes, el práctico ideal, cuya única universidad fueron la guerra y la aventura, y que de astronomía y geografía solo sabe lo que, en el sentido más literal de la palabra, ha experimentado viajando, es decir, lo que ha aprendido en sus viajes y por medio de ellos. Precisamente por ser completamente polares en sus talentos e inclinaciones, estos dos hombres se complementan de manera tan extraordinariamente

afortunada como siempre lo hacen lo combinatorio con lo experimental, el pensamiento con la acción, el espíritu con la materia.

A esto se añade, además, en este caso particular, la comunidad de destino del momento. Ambos, estos dos extraordinarios portugueses —cada uno en un sentido distinto—, se han visto profundamente heridos en su amor propio por su soberano, y obstaculizados en la realización de la obra de su vida. Ruy Faleiro aspira desde hace años al puesto de astrónomo real, y sin duda nadie en Portugal tendría mayor derecho a él. Sin embargo, del mismo modo que Magallanes lo hiciera con su callado orgullo, parece que Ruy Faleiro ha irritado a la corte con su carácter vehemente, nervioso, fácilmente ofendido y pronto a la ira. Sus enemigos lo llaman loco, y para deshacerse de él por medio de la Inquisición llegan incluso a difundir la sospecha de que Faleiro se sirve en sus trabajos de fuerzas espirituales sobrenaturales, de que está en connivencia con el diablo. Ambos, Magallanes y Ruy Faleiro, se ven así rechazados en su propia patria por el odio y la desconfianza, y esta presión externa de desconfianza y odio empuja a Magallanes y a Faleiro a unirse interiormente. Faleiro estudia las comunicaciones y los planes de Magallanes. Les da la superestructura científica, y sus cálculos confirman, con determinaciones exactas y tabuladas, lo que Magallanes solo intuía por puro instinto. Y cuanto más comparan el teórico y el práctico sus percepciones, tanto más apasionada se vuelve su decisión de llevar a cabo juntos un proyecto determinado, tal como juntos lo han pensado y configurado. Con su honor y bajo juramento, teórico y práctico se comprometen entonces mutuamente a guardar, ante todo el mundo, el secreto de su empresa hasta el instante decisivo de su realización, y a llevar a cabo, si fuera necesario incluso sin su patria y contra su propia patria, una hazaña que no ha de pertenecer a un solo país, sino a la humanidad entera.

Pero ha llegado ya el momento de preguntar: ¿qué es en realidad ese misterioso plan que Magallanes y Faleiro discuten en secreto, como conspiradores, a la sombra del palacio real de Lisboa? ¿Qué hay en él de nuevo, de nunca visto; qué lo hace tan valioso que se

obligan con juramento y honor al más estricto secreto; y qué de tan peligroso encierra ese proyecto que lo mantienen oculto como un arma envenenada? La respuesta resulta al principio decepcionante, pues ese nuevo plan no es otro que aquella misma idea que Magallanes había traído consigo desde la India y a la que Serrão le había animado: alcanzar las preciadas islas de las Especias no por la vía oriental de los portugueses, bordeando África, sino por el occidente, rodeando América. En apariencia, ese plan no representa en sí nada nuevo. Como es sabido, ya Colón no había zarpado para descubrir América (entonces todavía insospechada), sino para alcanzar la India, y cuando el mundo acabó por percatarse de su error —él mismo nunca lo reconoció, y hasta su muerte creyó haber desembarcado en una provincia del Gran Kan de China—, España no pensó en absoluto en renunciar por ello, a causa de ese hallazgo casual, al viaje a la India. Pues a la primera alegría había seguido pronto una fastidiosa decepción. El anuncio del precipitado fantasioso Colón, según el cual en Santo Domingo y La Española el oro yacía a flor de tierra, había resultado ser una fanfarronada. No se había encontrado oro, ni especias, ni siquiera «marfil negro», pues los endeble indios no servían como esclavos. Mientras las cámaras del tesoro de los incas no hubieran sido saqueadas por Pizarro y las minas de plata de Potosí no hubieran empezado a explotarse, el descubrimiento de América no representaba comercialmente más que un fiasco, y a los castellanos, sedientos de oro, les importaba mucho menos colonizar y administrar América que rodearla cuanto antes para llegar al paraíso de las joyas y las especias. Por orden de la Corona se proseguían sin descanso los intentos de circunnavegar esa recién hallada «terra firma» e irrumpir, antes que los portugueses, en la auténtica cámara del tesoro de Oriente: las islas de las Especias. Una expedición seguía a otra, pero pronto, en su búsqueda de una vía marítima hacia la anhelada India, los españoles hubieron de experimentar la misma decepción que antes los portugueses con África. Pues también este nuevo continente, América, resultó ser mucho más extenso de lo que en un principio habían supuesto. Dondequiera que intentan abrirse paso con sus naves, ya sea por el sur, ya sea por el norte,

hacia el océano Índico, tropiezan con una barrera infranqueable de tierra firme. En todas partes se les atraviesa, como una ancha viga, ese continente alargado, ese «obstáculo» que es América. Uno tras otro, los grandes conquistadores prueban en vano su fortuna, buscando en algún lugar una abertura, un paso marítimo, un «paso», un «estrecho». Colón, en su cuarto viaje, pone rumbo al oeste con la intención de regresar por la India, y choca con la barrera. La expedición en la que participa Vespucio tantea con igual inutilidad toda la costa sur americana, «con proposito di andare e scoprire un isola verso Oriente che si dice Melacha», para alcanzar las islas de las Especies, las Molucas. Cortés promete expresamente al emperador Carlos, en su cuarta «relación», buscar el paso junto a Panamá. Corte Real y Cabot navegan hasta muy adentro en el mar helado en busca del paso por el norte; Juan de Solís remonta el río de la Plata para descubrirlo por el sur. ¡Pero en vano! En todas partes, en el norte, en el sur, tanto en las zonas heladas como en las latitudes tropicales, la misma muralla inquebrantable de tierra y piedra. Ya empieza a desvanecerse toda esperanza de alcanzar, desde el océano Atlántico, aquel otro que Núñez de Balboa había divisado por vez primera desde las alturas de Panamá. Ya los cosmógrafos dibujan en sus mapas Sudamérica como si estuviera soldada al polo antártico, ya han naufragado incontables naves en esta búsqueda infructuosa, ya se ha resignado España a permanecer definitivamente excluida de las tierras y mares del rico océano Índico, porque en ninguna parte, en ninguna parte, quiere aparecer el ansiado «paso», la apertura tan apasionadamente buscada.

Entonces, de pronto, este pequeño e ignoto capitán Magallanes se alza desde el anonimato de su existencia y declara con el énfasis de la certeza absoluta: «Existe un paso entre el océano Atlántico y el océano Pacífico. Yo lo sé; conozco el lugar y el punto exacto. Dadme una flota y os mostraré el paso, y navegando de este a oeste daré la vuelta a toda la Tierra.»

Aquí nos hallamos, pues, ante el verdadero enigma de Magallanes, que desde hace siglos ocupa a eruditos y psicólogos. En sí mismo — como acabamos de exponer— el proyecto de Magallanes no tenía

nada de singular; en el fondo, quería exactamente lo mismo que Colón, Vespucio, Corte Real, Cortés y Cabot. Lo asombrosamente nuevo de su propuesta no es, por tanto, la propuesta misma, sino la certeza perentoria con que Magallanes formula su afirmación sobre la posibilidad de una vía marítima occidental hacia la India. Pues, desde el principio, no dice modestamente, como los demás: espero encontrar en alguna parte un «paso», una abertura. Sino que dice, con el tono bronceado de la certidumbre: encontraré el «paso». Porque yo sé, solo yo, que existe una abertura entre el océano Atlántico y el océano Pacífico, y sé en qué lugar he de encontrarla.

Pero ¿cómo —he aquí el enigma— puede Magallanes saber de antemano dónde se encuentra ese estrecho que todos los demás navegantes han buscado en vano? Él mismo nunca se había acercado, en sus viajes, ni siquiera a la costa americana, y tampoco su socio Faleiro. Si afirma, pues, con tal certeza la existencia de ese estrecho, solo puede haber conocido su existencia y su ubicación geográfica por algún predecesor que hubiera visto el estrecho *ipsis oculis*. Pero si otro navegante lo hubiera visto antes que Magallanes, entonces —situación embarazosa!— Magallanes no sería en absoluto el glorioso descubridor que la historia celebra, sino solo el plagiario, el usurpador de un mérito ajeno. Entonces el estrecho de Magallanes llevaría su nombre con la misma injusticia con que América lleva el de su no descubridor, Américo Vespucio.

En esta única pregunta se agota, pues, el verdadero enigma de la historia de Magallanes: ¿por medio de quién y por qué vía tuvo ese pequeño capitán portugués un conocimiento tan garantizado de la existencia de un paso de mar a mar, que pudo prometer realizar lo hasta entonces tenido por imposible, a saber, dar la vuelta a la Tierra en una sola travesía? Debemos a Antonio Pigafetta, su acompañante y biógrafo más íntimo, el primer indicio sobre la información en que se basaba la certeza absoluta de Magallanes: cuenta este que, incluso cuando la entrada de aquel estrecho ya estaba ante sus ojos, ni uno solo, en toda la flota, creía en la posibilidad de semejante paso de comunicación entre los océanos. Solo la convicción de Magallanes se habría mantenido

inquebrantable en aquel instante, pues él habría sabido de antemano, con exactitud, de la existencia de ese estrecho oculto, gracias a un mapa del célebre cosmógrafo Martín Behaim que en su día había desenterrado en el archivo secreto del rey de Portugal. Esta noticia de Pigafetta sería, en sí misma, del todo verosímil, pues, por una parte, Martín Behaim fue en efecto, hasta su muerte (1507), cartógrafo de la corte del rey de Portugal. Por otra parte, sabemos que Magallanes, el callado buscador, había sabido procurarse a tiempo el acceso a ese archivo secreto. Pero —el rompecabezas prosigue emocionante— este mismo Martín Behaim no había participado personalmente en ninguna expedición de ultramar; también él, por su parte, solo podía haber recibido de otros navegantes la asombrosa noticia de la existencia de un «paso». También él ha debido de tener predecesores. Así prosigue la pregunta: ¿quiénes fueron esos predecesores, quiénes esos marinos desconocidos, quiénes, en definitiva, los verdaderos descubridores? ¿Llegaron en efecto otros barcos portugueses, antes de la confección de aquellos mapas y globos, hasta ese misterioso estrecho entre el Atlántico y el Pacífico? Y he aquí que documentos incuestionables constatan que, en efecto, a comienzos del siglo, varias expediciones portuguesas (una de ellas con Vespucio a bordo) habían explorado las costas de Brasil y acaso incluso de Argentina; solo ellas podían haber visto el «paso».

Sin embargo —el tornillo sigue apretando— surge una nueva pregunta: ¿hasta dónde habían llegado aquellas misteriosas expediciones? ¿Llegaron realmente hasta el paso efectivo, hasta el estrecho de Magallanes? Para sostener que otros marinos habían conocido el «paso» antes que Magallanes, no se contó durante mucho tiempo con otro apoyo que aquella noticia de Pigafetta y un globo terráqueo de Johann Schöner, conservado todavía hoy, que sorprendentemente ya en 1515, es decir, mucho antes de la partida de Magallanes, muestra con claridad un paso meridional (si bien en un lugar completamente equivocado). Pero de quién habían recibido su información Behaim y el profesor alemán no quedaba en absoluto averiguado con ello. Pues en aquella época de los descubrimientos,

cada nación velaba con celo mercantil por que los resultados de toda expedición permanecieran en el más estricto secreto. Los diarios de navegación de los pilotos, las anotaciones de los capitanes, los mapas y portulanos se guardaban celosamente en la Tesorería de Lisboa, y bajo pena de muerte prohibió el rey Manuel, mediante el edicto del 13 de noviembre de 1504, «dar noticia alguna de la navegación más allá del río Congo, para que los extranjeros no puedan sacar provecho de los descubrimientos de Portugal». Y cuando la cuestión de la prioridad parecía ya zanjada por ociosa, un hallazgo inesperado, en un siglo posterior, vino a explicar —o pareció explicar— a quién debían Behaim y Schöner, y por último Magallanes, sus conocimientos geográficos. Se trataba solo de un pliego suelto en lengua alemana, impreso en el peor de los papeles, titulado «Copia der Newen Zeytung aus Presillg Landt» (por lo demás, la primera «Zeytung» que lleva ese nombre), pero ese pliego resulta ser un informe que, desde Portugal, a comienzos del siglo, algún factor había dirigido a los grandes mercaderes de Augsburgo, los Welser. En él se relata, en un alemán espantoso, que un barco portugués había hallado y doblado, hacia el grado cuarenta de latitud, un Cabo —es decir, un cabo semejante al de Buena Esperanza—, y que tras él discurría, de este a oeste, un ancho paso, parecido al de Gibraltar, hacia el otro mar, de modo que era cosa fácil alcanzar por esa vía las Molucas, las islas de las Especias; este relato afirma, pues, claramente, que el océano Atlántico y el océano Pacífico están unidos —quod erat demonstrandum.

Con esto parecía por fin resuelto el enigma, y Magallanes quedaba definitivamente convicto de usurpador, de plagiario de un descubrimiento ajeno anterior. Pues, evidentemente, Magallanes tenía que haber conocido en Lisboa, al menos tan bien como aquel anónimo factor naviero y el geógrafo de Augsburgo, los resultados de aquella expedición portuguesa anterior, y todo su mérito histórico-universal se reduciría a haber sabido convertir enérgicamente un secreto bien guardado en un conocimiento válido para toda la humanidad. Habilidad, rapidez y falta de escrúpulos en

el aprovechamiento del éxito ajeno parecen ser, entonces, todo el secreto de Magallanes.

Pero, sorprendentemente, el tornillo da todavía una vuelta más, una vez más, la última. Pues hoy sabemos con exactitud lo que Magallanes no sabía: aquellos marinos de la desconocida expedición portuguesa nunca llegaron en realidad al estrecho de Magallanes, y sus relatos, que Magallanes aceptó como noticia fidedigna con la misma buena fe que Martín Behaim y Johann Schöner, fueron en realidad un malentendido, un error fácilmente explicable. Pues ¿qué habían visto —y aquí ponemos el dedo en el pulso del problema— aquellos pilotos cerca del grado cuarenta de latitud? ¿Qué relata en realidad el testimonio ocular de la «Newen Zeytung»? Nada, sino que aquellos navegantes habían descubierto, hacia el grado cuarenta de latitud, una bahía marina en la que habían navegado durante dos días sin llegar a su fin, y que, sin haber hallado su salida, fueron arrastrados de nuevo hacia atrás por una tormenta. No habían visto, pues, ante sí más que la entrada de una vía de agua de la que creyeron —pero solo creyeron— que era el tan buscado canal de comunicación con el océano Pacífico. Pero el verdadero paso se encuentra —esto lo sabemos desde Magallanes— cerca del grado cincuenta y dos de latitud. ¿Qué pudieron, entonces, haber visto aquellos navegantes desconocidos cerca del grado cuarenta de latitud? Para ello tenemos una conjetura fundada. Pues solo quien ha contemplado por vez primera con sus propios ojos las ingentes masas de agua, la extensión ancha como un mar, con que el río de la Plata desemboca en el océano, comprende que fue una confusión no casual, sino casi forzosa, tomar la gigantesca desembocadura de un río por una bahía, por un mar. Nada más natural que aquellos navegantes desconocidos, que jamás habían visto en Europa un río de dimensiones tan gigantescas, triunfaran precipitadamente ante la vista de esa inconmensurable extensión, pensando que aquello debía de ser la tan buscada vía de agua que unía un océano con otro. De que aquellos pilotos en quienes se apoya la «Newe Zeytung» confundieron en efecto el río gigantesco con un estrecho, la mejor prueba la ofrecen los mapas confeccionados según su testimonio.

Pues si aquellos pilotos desconocidos hubieran hallado, además del río de la Plata, más al sur todavía, el verdadero estrecho de Magallanes, el verdadero «paso», habrían tenido que dibujar también en sus portulanos —y Schöner en su globo— el río de la Plata, ese gigante entre los ríos de la Tierra. Pero he aquí que ni Schöner ni los demás mapas que conocemos dibujan el río de la Plata, sino que dibujan en su lugar el «paso», el mítico estrecho, precisamente en el mismo grado de latitud. Con ello queda la cuestión totalmente aclarada. Aquellos garantes de la *Newen Zeytung* se equivocaron del modo más honrado. Fueron víctimas de una confusión evidente y explicable, y tampoco Magallanes obró deshonestamente al afirmar que poseía noticia auténtica de la existencia de un «paso». Él mismo fue tan solo víctima de un autoengaño ajeno, cuando, valiéndose de esos mapas e informes, trazó su magnífico plan de circunnavegar la Tierra. Un error, un error honradamente creído y honradamente asumido, fue, en definitiva, el secreto de Magallanes.

¡Pero no se desprecie el error! Siempre puede, cuando lo toca el genio, cuando lo conduce el azar, nacer también del error más disparatado una verdad suprema. Se cuentan por cientos y por miles las importantes invenciones que, en todos los campos de la ciencia, han sido suscitadas por hipótesis falsas. Jamás se habría aventurado Colón por el océano sin aquel mapa de Toscanelli, que calculaba de manera absurdamente errónea la circunferencia de la Tierra y le hacía creer que podría desembarcar en muy poco tiempo en la costa oriental de la India. Jamás habría podido Magallanes convencer a un monarca de que le confiara una flota si no hubiera creído, con tan disparatada seguridad, en aquel mapa erróneo de Behaim y en aquellos fantasiosos relatos de los pilotos portugueses. Solo por creer que conocía un secreto pudo Magallanes resolver el mayor secreto geográfico de su tiempo. Solo porque se entregó con toda el alma a una ilusión pasajera, descubrió una verdad imperecedera.

UNA IDEA SE HACE REALIDAD

20 de octubre de 1517 - 22 de marzo de 1518

Magallanes se halla ahora ante una decisión de honda responsabilidad. Alberga en el pecho un plan tan audaz como ningún otro marino de su tiempo, y tiene además la certeza —o cree tenerla— de que, gracias a sus informaciones particulares, ese plan ha de conducir sin remedio a la meta. Pero ¿cómo llevar a cabo una empresa tan costosa y tan peligrosa? Su propio rey lo ha rechazado de sí; de los armadores portugueses amigos apenas puede esperar apoyo, pues no se atreverán a confiar el mando a un hombre caído en desgracia en la corte. Así pues, no le queda sino un camino: dirigirse a España. Allí, y solo allí, puede Magallanes esperar apoyo; solo a esa corte puede resultarle valiosa su persona, pues no solo trae consigo las preciosas informaciones sacadas de la Tesorería de Lisboa, sino que ofrece también a España algo no menos importante para la empresa proyectada: un título de derecho moral. Su socio Faleiro ha calculado —tan erróneamente como Magallanes había sido informado con error— que las islas de las Especias han de encontrarse ya más allá del ámbito portugués, dentro de la zona de reparto que el Papa asignó a España, y que, por tanto, son propiedad de la corona española y no de la portuguesa. Las islas más ricas del mundo, y el camino más corto para llegar a ellas, es lo que este pequeño capitán portugués ofrece a Carlos V como regalo de esponsales; si en algún sitio, es en la corte española donde puede esperar, por eso mismo, protección. Allí, y solo allí, puede realizar lo más alto, la idea de su vida, si bien al precio más

doloroso. Pues cuando Magallanes se dirige ahora a España, sabe que habrá de arrancarse su nombre caballeresco, su nombre portugués de Magalhães, como quien se arranca la propia piel; sabe que su rey lo proscibirá y que durante siglos pasará ante sus compatriotas por traidor, por «traidor», por desertor sin honra, por «transfuga». En efecto, no resulta lícito comparar la expatriación voluntaria de Magallanes y su desesperado paso a un servicio extranjero con la conducta de un Colón, un Cabot, un Cadamosto o un Vespucio, que también condujeron flotas ajenas por los mares. Porque Magallanes no solo abandona su patria, sino que —no cabe callarlo— la perjudica, al poner las islas de las Especias, que sabe ya ocupadas por sus compatriotas, en manos del rival más celoso de su rey; y obra no solo con temeridad, sino de manera enteramente antipatriótica, al llevar más allá de la frontera secretos náuticos que solo pudo obtener gracias a su acceso a la Tesorería de Lisboa. Traducido a términos contemporáneos, Magallanes, en su condición de noble portugués y antiguo capitán de la flota portuguesa, ha cometido un delito no menor que el de un oficial que hoy entregara a un Estado vecino y rival los mapas secretos del Estado Mayor y los planes de movilización. Y lo único que confiere a su oscura conducta cierta grandeza es que no cruzó la frontera furtivo y medroso como un contrabandista, sino que pasó al bando contrario a rostro descubierto y consciente de todas las injurias que le esperaban.

Pero el hombre creador está sometido a una ley distinta y más alta que la meramente nacional. Quien ha de crear una obra, quien ha de llevar a cabo un descubrimiento o una hazaña que beneficie a la humanidad entera, tiene por verdadera patria ya no su país natal, sino su obra. A una sola instancia se sentirá responsable en última instancia: a la tarea que le fue dada al nacer; le será lícito, mucho antes, desatender los intereses del Estado, los intereses del momento, que la obligación íntima que le impone su destino particular y su don particular. Magallanes, tras años de fidelidad a su patria, ha reconocido su tarea a la mitad de su vida. Como su patria le negó realizarla, hubo de convertir entonces su idea en su nueva

patria. Resuelto, aniquila su nombre temporal y su honra ciudadana, para resucitar y fundirse en su idea y en una hazaña inmortal.

El tiempo de la espera, de la paciencia y de la planificación ha pasado ya para Magallanes. En el otoño de 1517 su temeraria decisión se convierte en acto. Dejando por el momento en Portugal a su socio, menos audaz, Faleiro, Magallanes cruza el Rubicón de su vida, la frontera española. El 20 de octubre de 1517 llega a Sevilla con su esclavo Enrique, que desde hace años lo acompaña como una sombra. Sevilla no es, en este momento, la residencia del nuevo rey de España, Carlos I, a quien nosotros, como señor de ambos mundos, llamamos Carlos V; el monarca, de dieciocho años, acaba de llegar de Flandes a Santander y va camino de Valladolid, donde piensa establecer su corte desde mediados de noviembre. Pero, entre tanto, Magallanes no podría pasar el tiempo de espera en ningún otro sitio mejor que en Sevilla. Pues este puerto es el umbral de las nuevas Indias; desde las orillas del Guadalquivir zarpan la mayoría de los barcos rumbo a Occidente, y es tan grande la afluencia de mercaderes, capitanes, corredores y factores, que el rey manda erigir una casa de comercio propia, la célebre Casa de la Contratación, llamada también Casa de Indias, «domus indica», o «Casa del Océano». En esta casa se recogen y se guardan todas las actas y legajos, todas las informaciones e informes de cuantos navegantes y mercaderes hay. (Habet rex in ea urbe ad oceana tantum negotia domum erectam ad quam euntes, redeuntesque visitores confluunt.) La Casa de Indias es a un tiempo lonja de mercancías y correduría de navegación, y lo mejor sería llamarla una cámara náutica de comercio, una oficina de información y de consulta, donde se entienden, bajo la supervisión de la autoridad, los comerciantes que financian las expediciones y, por otra parte, los capitanes que quieren llevarlas a cabo. En todo caso, quien se proponga una nueva empresa bajo bandera española debe presentarse primero en la Casa de Contratación y solicitar allí licencia o apoyo.

Nada demuestra mejor su extraordinaria capacidad de contención, su genio particular para saber callar y saber esperar, que el hecho de

que Magallanes no dé este paso necesario precipitadamente. Nunca soñador, nunca optimista vago ni vanidoso engañador de sí mismo, sino siempre calculador exacto, psicólogo y realista, Magallanes ha sopesado de antemano sus posibilidades y las ha juzgado escasas. Sabe que no debe entrar en la Casa de Contratación sino después de que otras manos le hayan aflojado antes el picaporte. Pues a él mismo, ¿quién lo conoce aquí? Que haya navegado siete años por Oriente, que haya combatido a las órdenes de Almeida y de Albuquerque, poco significa en una ciudad cuyas tabernas y mesones hormigean de aventureros desarbolados y desesperados, y donde todavía viven los capitanes que navegaron con Colón, con Corte Real y con Cabot. Que venga de Portugal y que su rey no haya sabido qué hacer con él, que sea emigrado y, en sentido estricto, incluso desertor, tampoco tiene mucho de recomendación. No, la Casa de Contratación no otorgará su confianza a este desconocido, a este hombre sin nombre, a este fuoroscito; por eso Magallanes, de momento, ni siquiera cruza su umbral. Tiene experiencia suficiente para saber lo que en tal caso conviene hacer. Antes ha de procurarse, como cualquier proyectista y proponente, «relaciones» y «recomendaciones»: debe primero tener detrás de sí poder o dinero, antes de empezar a negociar con los señores del poder y del dinero.

Una relación de esta clase, tan indispensable, parece que el siempre previsor Magallanes ya la había trabado desde Portugal. Sea como fuere, es recibido de inmediato y con calidez en casa de Diego Barbosa, quien también renunció hace años a su ciudadanía portuguesa y ocupa desde hace catorce años, al servicio de España, el importante cargo de alcaide del Arsenal. Muy respetado en toda la ciudad y caballero de la Orden de Santiago, representa para el recién llegado un fiador ideal. Según algunas noticias, los Barbosa habrían sido parientes de sangre de los Magallanes; pero lo que desde el primer momento une a estos dos hombres más estrechamente que cualquier remoto parentesco es la circunstancia de que Diego Barbosa había sido, muchos años antes que el propio Magallanes, viajero de las Indias. De él heredó a su vez su hijo Duarte Barbosa el afán de aventuras. También él navegó de un lado

a otro por los mares de la India, de Persia y de Malaca, y llegó incluso a escribir un libro de viajes muy apreciado en su época, «O livro de Duarte Barbosa». Estos tres hombres traban amistad de inmediato. Pues si todavía hoy los oficiales coloniales o los soldados que combatieron durante la guerra en el mismo sector del frente forman de por vida una hermandad cerrada, ¡en cuánta mayor medida debían de sentirse unidos entre sí, en aquella época, los pocos veteranos del mar que, por milagro, habían regresado con vida de todas aquellas travesías y peligros mortales! Barbosa invita hospitalariamente a Magallanes a vivir en su casa; no pasa mucho tiempo antes de que su hija Bárbara sienta simpatía por este hombre de treinta y siete años, enérgico e imponente. Antes de que acabe el año, Magallanes podrá llamarse yerno del alcaide, y con ello tiene ya en Sevilla ancla y arraigo. El que fue desnaturalizado en Portugal se ha naturalizado en España. Desde ahora ya no pasa por un recién llegado, sino por «vecino de Sevilla», por hombre arraigado en Sevilla. Bien acreditado por su amistad y su próximo parentesco con Barbosa, y respaldado por la dote de su esposa, que asciende a 600.000 maravedís, puede cruzar sin reparos el umbral de la Casa de Contratación.

Sobre las conversaciones que allí tuvo y la acogida que encontró falta todo testimonio fidedigno. No sabemos cuánto de su proyecto reveló Magallanes, ligado por su juramento a Ruy Faleiro, a aquella comisión, y es probable que se haya inventado, por una torpe analogía con Colón, que la comisión rechazó de plano sus propuestas o incluso se burló de ellas. Solo queda por cierto que la Casa de Contratación no quiso o no pudo comprometerse, bajo su propia responsabilidad y riesgo, en la empresa de este desconocido. Los expertos han de ser, por oficio, desconfiados ante todo lo extraordinario, y así también esta vez una de las hazañas decisivas de la historia no nació gracias al apoyo de las oficinas competentes, sino sin él y contra él.

La Casa de Indias, la instancia más importante, no prestó ningún apoyo a Magallanes. La primerísima de las innumerables puertas que conducen a la sala de audiencias del rey no se abrió. Debíó de ser

un día sombrío para Magallanes. En vano el viaje, en vano las recomendaciones, en vano los cálculos que había presentado, en vano la elocuencia, la pasión que probablemente lo dominó contra su voluntad más íntima: todos sus argumentos no lograron mover a los tres hombres, a los tres expertos de la comisión, a ocuparse con confianza de su proyecto.

Pero a menudo, en la guerra, un general se cree vencido, ya se dispone a la retirada, ya se apresta a abandonar el campo de batalla, cuando llega, hablando con boca de ángel, un mensajero que anuncia que el enemigo se ha retirado y le ha dejado el campo, y con él la victoria. Basta entonces un minuto, uno solo, para que el fiel de la balanza salte de la sombría hondura a la cumbre de la dicha. Un minuto así lo vive Magallanes ahora por primera vez, cuando recibe inesperadamente la noticia de que uno de los tres miembros de la comisión que, en conjunto —según él creía: hoscos y hostiles— habían escuchado su proyecto, se había sentido personalmente impresionado en extremo por su plan. Juan de Aranda, el «factor», el gerente de la Casa de Contratación, deseaba vivamente oír en privado más detalles de aquel plan tan interesante y, según creía, también prometedor: que Magallanes se pusiera en contacto con él.

Lo que al feliz Magallanes le parece un designio del cielo es, en realidad, un asunto muy terrenal. A Juan de Aranda no le importa en absoluto, como a todos los emperadores y reyes, capitanes y mercaderes de su tiempo (por más que los libros de historia de nuestra juventud lo presentaran de manera tan conmovedora), el descubrimiento de la Tierra ni la felicidad de la humanidad. No es la nobleza de espíritu ni un entusiasmo puro lo que convierte a Aranda en protector de este plan, sino que el factor de la Casa de Contratación, como hombre de negocios de oficio, husmea en la propuesta de Magallanes algún buen negocio. Algo ha de haber impresionado a este ducho conocedor, ya sea la claridad de la argumentación, ya el porte viril y seguro de este desconocido capitán portugués, ya la palpable convicción íntima que traslucía: en todo caso, él percibe, acaso con la razón, acaso con el mero instinto,

detrás de la grandeza del plan, la posible grandiosidad del negocio. El haber rechazado, en su calidad de funcionario real, la propuesta de Magallanes por considerarla poco rentable para la corona no impide, pues, a Aranda hacer el negocio «por cuenta propia», como se dice en la jerga mercantil, es decir, financiarlo o, al menos, sacar de su financiación una comisión de intermediario. No se puede llamar, desde luego, muy honorable ni muy correcta esta conducta de rechazar un proyecto como funcionario de la corona, como funcionario de la corte, y seguir persiguiéndolo por debajo de cuerda como particular; de hecho, la propia Casa de Contratación llevó más tarde a juicio a Juan de Aranda a causa de su participación financiera.

Pero Magallanes habría obrado como un necio escarmentado si hubiera querido, en su caso personal, atender a reparos morales. Ahora debe uncir a su causa todo lo que tire del carro hacia adelante, y en esta situación crítica confía a Juan de Aranda, probablemente, más del «secreto» común de lo que le estaba permitido revelar según la palabra dada a Ruy Faleiro. Para su alegría, Aranda se muestra por completo ganado para la idea. Claro que, antes de invertir dinero e influencia en este negocio arriesgado con un completo desconocido, hace lo que hoy mismo haría cualquier hombre de finanzas experimentado en igual situación: pide primero informes en Portugal sobre la fiabilidad de Magallanes y de Faleiro. La persona de confianza a la que acude en secreto no es otra que Cristóbal de Haro, quien en su día financió aquellas primeras expediciones hacia el sur del Brasil y posee el más amplio conocimiento de las cosas y de las personas. Su informe resulta — ¡otro golpe de fortuna!— excelente: Magallanes es un marino experimentado y probado, Faleiro pasa por cosmógrafo de mérito.

Con esto queda doblado el último escollo. Desde esta hora, el gerente de la Casa de Indias, cuya palabra en asuntos náuticos se tiene en la corte por decisiva, está resuelto a llevar los negocios de Magallanes, y con ellos los suyos propios. La sociedad original de Magallanes y Faleiro se amplía con un tercer socio; en este trifolio, Magallanes aporta su experiencia práctica, Faleiro sus conocimientos

teóricos, y Juan de Aranda sus relaciones, como capital fundacional. Desde el instante en que la idea de Magallanes se ha convertido en negocio propio, Aranda no deja pasar ya ocasión alguna. Sin vacilar, escribe una extensa carta al canciller de Castilla, en la que expone la importancia de la empresa y recomienda a Magallanes como un hombre «que podría prestar grandes servicios a Su Alteza». Pone además al corriente a los distintos consejeros de Estado y asegura así a Magallanes la audiencia. Y todavía más: el celoso mediador no solo se declara dispuesto a acompañar personalmente a Magallanes a Valladolid, sino que le adelanta de su propio dinero los gastos del viaje y de la estancia. De la noche a la mañana el viento ha cambiado. Magallanes ve superadas sus más audaces esperanzas. En el plazo de un mes ha conseguido en España más que en su patria durante diez años de servicio sacrificado. Y ahora, cuando ya están abiertas las puertas del palacio real, escribe a Faleiro que venga a Sevilla sin cuidado y con la mayor prontitud: todo marcha a las mil maravillas.

Cabría pensar que el bravo astrólogo acogería con entusiasmo el sorprendente avance de las negociaciones y abrazaría agradecido a su socio. Pero en la vida de Magallanes —el futuro mantendrá constantemente, con significativa regularidad, este ritmo— no hay día claro sin tormenta. El solo hecho de haber quedado rezagado a causa de la exitosa iniciativa de Magallanes parece haber exacerbado el carácter difícil, colérico y susceptible de Ruy Faleiro. Pero la indignación de este astrólogo, tan versado en las cosas del cielo como ignorante de las de la tierra, estalla terriblemente solo cuando se entera de que Aranda no se ha hecho cargo de su presentación en la corte por pura filantropía, sino que reclama una participación efectiva en las ganancias futuras.

Se producen escenas violentas. Faleiro acusa a Magallanes de haber faltado a su palabra y de haber revelado el «secreto» a un tercero sin su consentimiento. En un arrebató histérico se niega a hacer con Aranda el viaje a la corte de Valladolid, aunque Aranda ya les ha adelantado los gastos. La empresa está ya seriamente amenazada por la necia obstinación de Faleiro, cuando de pronto

Aranda recibe de la corte la feliz noticia de que la audiencia con el rey ha sido concedida. Comienza entonces, agitadamente, un regateo de dos días, o más bien un tira y afloja, sobre la comisión, y solo en el último instante, ya casi ante las puertas de Valladolid, los tres socios llegan por fin, dichosamente, a un acuerdo. La piel del oso se reparte lealmente antes de que empiece la verdadera cacería: a Aranda se le concede, por su labor de intermediario, un octavo, y con este octavo de las ganancias futuras (de las cuales ni Aranda, ni Magallanes, ni Faleiro llegarán jamás a ver un solo maravedí) los servicios de este hombre inteligente y enérgico no quedan, desde luego, sobrepagados. Aranda conoce la situación y sabe dominarla: ante el propio rey, todavía inexperto frente a su inmenso poder, hay que ganarse primero al Consejo de la Corona.

En este Consejo de la Corona, la situación parece al principio mala para el plan de Magallanes. Pues de sus cuatro miembros, tres —el cardenal Adriano de Utrecht, amigo de Erasmo y futuro papa, además el anciano preceptor del monarca Guillermo de Croy y el canciller de Estado Sauvage, ambos neerlandeses— tienen la mirada puesta más bien en Alemania, donde el rey español Carlos ha de recibir en breve la corona imperial y hacer de la Casa de Habsburgo señora del mundo. Para estos aristócratas feudales o humanistas amigos de los libros, un proyecto de ultramar cuya posible ventaja solo redundaría en beneficio de España queda muy al margen de su camino. El único español, a su vez, en el Consejo de la Corona, y al mismo tiempo el único hombre que en materia de navegación posee, como protector de la Casa de Contratación, conocimientos técnicos indiscutibles, es, fatalmente, el famoso o infame cardenal Fonseca, obispo de Burgos. Bien puede Magallanes haberse asustado de veras cuando Aranda le nombra por primera vez a Fonseca, pues todo navegante sabe que Colón no tuvo en toda su vida adversario más encarnizado que este cardenal realista y mercantil, que se enfrenta con la más aguda desconfianza a todo plan fantasioso. Pero Magallanes no tiene nada que perder, solo tiene que ganar: con el corazón resuelto y la cabeza alta, se presenta ante el Consejo de la Corona reunido para defender su idea e imponer su misión. Sobre lo

que ocurrió en aquella sesión decisiva tenemos informes diversos y, por esa misma diversidad, poco fiables. Solo es seguro que algo en la actitud y en la exposición de este hombre nervudo y curtido por el sol tuvo que causar impresión desde el primer momento. Los consejeros del rey ven enseguida que este capitán portugués no es uno de esos fanfarrones y visionarios que, en tropel, desde el éxito de Colón, asedian con proyectos la corte española. Este hombre ha llegado en efecto tan lejos hacia Oriente como apenas ningún otro, y cuando habla de las islas de las Especias, de su situación geográfica, de sus condiciones climáticas y de su riqueza inconmensurable, sus noticias, gracias a su trato con Varthema y a su amistad con Serrão, resultan más fidedignas que las de todos los archivos españoles juntos. Pero Magallanes aún no ha jugado sus triunfos decisivos. Con una seña ordena adelantarse a su esclavo Enrique, al que trajo consigo desde Malaca. Con visible asombro miran los consejeros del rey a aquel malayo esbelto y de miembros finos: jamás habían visto hasta entonces a un hombre de esta raza. Al parecer, Magallanes hace traer también a una esclava de Sumatra, que habla y gorjea en una lengua incomprensible, como si de pronto hubiera revoloteado hasta la sala real de audiencias un colibrí de vivos colores. Finalmente, Magallanes lee, como testimonio de mayor peso, unos pasajes de las cartas de su amigo Francisco Serrão, el nuevo gran visir de Ternate, según las cuales existe allí «una tierra más grande y más rica que el mundo que descubrió Vasco da Gama».

Solo ahora, después de haber despertado el interés de los altos señores, empieza Magallanes con sus conclusiones y sus peticiones. Según él mismo había demostrado, las preciosas islas de las Especias, cuya riqueza no podía siquiera calcularse, se hallaban tan al este de la India que sería un rodeo superfluo querer alcanzarlas, como hacían los portugueses, por Oriente, bordeando primero África, luego todo el golfo de la India, y todavía después el mar de la Sonda. Mucho más segura era la travesía por Occidente, y esa era además la dirección que el Santísimo Padre había asignado a los españoles. Ciertamente que en ese camino se interponía, atravesado como una tranca, el continente recién descubierto de América, del que se

afirmaba falsamente que no podía bordearse por el sur. Pero él, Magallanes, tenía noticia cierta de que allí existía una abertura, un «paso», un «estrecho», y se comprometía a poner este secreto suyo y de Ruy Faleiro al servicio de la corona española, si se le ponía a su disposición una flota. Solo por su camino podía España adelantarse todavía a los portugueses, que ya tendían impacientes las manos hacia esta cámara del tesoro de la Tierra, y —una reverencia ante el joven delgado y pálido, de prominente labio inferior de los Habsburgo— Su Majestad el rey, ya uno de los monarcas más poderosos de la época, se convertiría, gracias a su posesión, también en el príncipe más rico de la Tierra.

Pero acaso —interviene ahora Magallanes— Su Majestad tuviera reparos en invadir, con una expedición a las Molucas, la esfera que Su Santidad el Papa había asignado a los portugueses al repartir la Tierra. Ese temor resultaba innecesario. Gracias a su exacto conocimiento del emplazamiento y a los cálculos de Ruy Faleiro, él, Magallanes, podía mostrar y demostrar que aquellas islas del tesoro se hallaban, sin lugar a dudas, dentro de la zona que Su Santidad el Papa había otorgado a España; era, por tanto, un error de España el esperar tanto tiempo, pese a su indudable derecho preferente, hasta que los portugueses se establecieran en este territorio de soberanía real española.

Magallanes se detiene. Ahora que la exposición pasa de lo práctico a lo teórico, ahora que hay que demostrar, con meridianos y mapas, que las islas de la especiería son propiedad de la corona española, Magallanes se hace a un lado y deja a su socio Ruy Faleiro la argumentación cosmográfica. Ruy Faleiro arrastra hasta allí un gran globo terráqueo; con su demostración puede comprobarse claramente que las islas de las Especias se hallan en el otro hemisferio, más allá de la línea de separación papal, y por tanto dentro del territorio de soberanía española, y con el dedo va trazando al mismo tiempo el rumbo que él y Magallanes se proponían seguir. Es cierto que más tarde todos estos cálculos de longitud y latitud de Ruy Faleiro se revelarán del todo fantasiosos, pues este geógrafo de gabinete no sospecha ni de lejos la anchura

del Océano Pacífico, aún no descubierto ni surcado. Veinte años más tarde se comprobará, además, que todas sus conclusiones eran falsas, que las islas de las Especias no se hallaban, después de todo, en territorio español, sino en territorio portugués. Todo lo que el exaltado astrónomo expone con abundante gesticulación está completamente mal calculado. Pero todos los hombres, de cualquier condición, creen siempre de buen grado lo que les reporta ventaja. Y como este erudito cosmógrafo declara que las islas de las Especias pertenecen a España, los consejeros del rey de España no tienen el menor interés en contradecir su grata interpretación. Eso sí, cuando algunos de ellos, movidos por la curiosidad, quieren ver en el globo el punto donde se halla la tan buscada abertura a través de América, el «paso», el «estrecho», el futuro estrecho de Magallanes, no encuentran nada señalado, y Faleiro explica que a propósito no ha marcado el lugar del paso, para que hasta el último momento no pudiera traicionarse este gran secreto.

El Emperador y sus consejeros han escuchado, tal vez con indiferencia, tal vez ya interesados. Pero ahora sucede lo más inesperado. No son los humanistas, los eruditos, quienes se entusiasman por este viaje alrededor del mundo, que ha de determinar definitivamente las dimensiones de la Tierra y desmentir todos los atlas anteriores, sino precisamente el escéptico tan temido por todos los navegantes, Fonseca, el obispo de Burgos, quien se declara partidario de Magallanes. Tal vez sea consciente, en secreto, de su culpa de alcance universal por haber perseguido a Colón, y no quiera volver a ser difamado como enemigo de toda gran idea; tal vez le convenzan también las largas conversaciones privadas que concede a Magallanes; sea como fuere, gracias a su apoyo la decisión se abre paso. En principio se aprueba el proyecto, y Magallanes y Faleiro reciben el requerimiento oficial de someter por escrito sus peticiones y propuestas al consejo de Su Majestad.

Con esta audiencia está en realidad ya todo ganado. Pero a quien tiene, se le dará, y cuando alguien ha atraído a su lado a la fortuna con un silbido, esta le sigue dócilmente. Estas escasas semanas le han regalado a Magallanes más de lo que suelen dar años y años

enteros. Ha encontrado una mujer que lo ama, amigos que lo apoyan, valedores que hacen suya su idea, un rey que confía en él: y ahora, en este apasionante juego, cae en su mano todavía un triunfo decisivo. Inesperadamente aparece por estos días en Sevilla el célebre armador Christopher de Haro, aquel rico gran especulador flamenco que trabaja mano a mano con todo el gran capital internacional de la época —los Welser, los Fugger, los venecianos— y que ya ha equipado a su costa toda una serie de expediciones. Hasta entonces había tenido su principal establecimiento en Lisboa. Pero también a él lo ha enemistado el rey Manuel con su avaricia y su ingratitud; por eso, todo lo que pueda contrariar al rey Manuel le viene de perlas. Conoce a Magallanes, tiene confianza en él, y como además, desde el punto de vista comercial, considera prometedora la empresa, le asegura de manera vinculante su disposición —si la corte española y la Casa de Contratación no quisieran invertir por sí mismas el dinero necesario— a financiar junto con sus socios de negocios la flota que Magallanes ha solicitado.

Gracias a esta oferta inesperada, Magallanes tiene de golpe dos hierros en el fuego. Cuando llamó a la puerta de la Casa de Contratación, había acudido todavía como suplicante, pidiendo que se le confiara una flota, y aún después de la audiencia se busca poner reparos a sus pretensiones y rebajar sus exigencias. Pero ahora, con la oferta de Christopher de Haro en el bolsillo, Magallanes puede presentarse como capitalista, como oferente. Si la corte no quisiera asumir el riesgo, eso ya no pondría en peligro en absoluto sus planes, puede declarar con orgullo, pues ya no necesita dinero alguno y no pide más que el honor de poder navegar bajo bandera española, honor por el cual está dispuesto a entregar generosamente a la corona española una quinta parte de las ganancias.

Esta nueva propuesta, que libra a la corte española de todo riesgo, resulta tan ventajosa que, paradójicamente, o más bien razonando con acierto, el Consejo Real decide no aceptarla. Pues si —así calcula el Consejo Real español— un comerciante tan avezado como Christopher de Haro quiere meter su dinero en una empresa,

esta ha de ser especialmente lucrativa. Mejor, por tanto, financiar el proyecto con el tesoro real y asegurarse así la mayor parte de la ganancia y, además, la gloria. Tras un breve regateo se aceptan todas las peticiones de Magallanes y Ruy Faleiro; con una celeridad que contrasta abiertamente con el ritmo habitual de las cancillerías españolas, el asunto atraviesa ahora a toda prisa todas las instancias. Y el 22 de marzo de 1518, Carlos V firma en nombre de su (loca) madre Juana, y con el solemne «Yo el Rey» de su propia mano, la «Capitulación», el contrato vinculante y válido con Magallanes y Ruy Faleiro.

«Por cuanto vos» —así comienza este prolijo documento— «Hernando de Magallanes, caballero, natural del reino de Portugal, y el bachiller Ruy Faleiro, asimismo de ese reino, os proponéis prestarnos un gran servicio dentro de los límites que a Nos pertenecen en la parte del océano que Nos está asignada, ordenamos que con vos se concierte para ese fin el siguiente acuerdo.»

Sigue ahora una serie de cláusulas particulares. La primera concede a Magallanes y Faleiro la prerrogativa y el derecho exclusivo en aquellos mares desconocidos. «Habéis de ir», dice literalmente en el enrevesado estilo de la cancillería real, «con buena ventura, a descubrir aquella parte del océano dentro de los límites que Nos están asignados, y porque no sería justo que, mientras allá fuereis, otros al mismo tiempo os perjudicasen haciendo lo mismo, puesto que vos habéis tomado sobre vos el trabajo de esta empresa, es Nuestra merced y Nuestra voluntad, y así lo prometemos, que durante los diez primeros años siguientes no daremos a nadie licencia para ir por el mismo camino y ruta a hacer los descubrimientos que vos tenéis planeados. Mas si alguien deseara emprender tales viajes y pidiera para ello Nuestra licencia, queremos, antes de dársela, haceros saber de ello, para que dentro del mismo plazo, con el mismo aparejo y con tantos navíos como los demás que pretendan tal descubrimiento, podáis vos mismo emprenderlo.» En los artículos financieros que siguen se concede a Magallanes y Faleiro, «en consideración a su buena voluntad y a los

servicios prestados», una veinteava parte de todas las rentas que se obtengan de las tierras por ellos halladas, así como un derecho especial sobre dos islas, en caso de que logren descubrir más de seis nuevas. Además, se les otorga, como en el contrato de Colón, el título de adelantados o gobernadores de todas aquellas tierras e islas, para sí mismos y para sus hijos y herederos. Que se agregue a los barcos un veedor real, un tesorero y un contador para controlar las cuentas, en modo alguno ha de restringir la libertad de acción de los capitanes. Además, el rey se compromete expresamente a equipar cinco naves de determinado porte y a proveerlas de tripulación, víveres y artillería para dos años; y con estas solemnes palabras concluye este documento de trascendencia universal: «Y en razón de todo lo cual, prometo y empeño Mi honra y Mi fe real que mandaré que en todo y por todo se guarde y cumpla así como en lo susodicho se contiene, y para ello he mandado despachar esta presente Capitulación, firmada de Mi nombre.»

Pero no basta con esto. Se establece además expresamente que todos los cargos y funcionarios de España, desde el más alto hasta el más humilde, sean informados de este acuerdo, para que en todo y por todo (en todo é por todo, para agora é para siempre) prestasen su ayuda a Magallanes y Faleiro, y esta orden se transmite «al Ilustrísimo Infante D. Fernando, é á los Infantes, Prelados, Duques, Condes, Marqueses, Ricos-homes, Maestres de las Ordenes, Comendadores é Subcomendadores, ... Alcaldes, Alguaciles de la nuestra Casa é Corte é Chancillerías, é á todos los Concejos, é Gobernadores, Corregidores é Asistentes, Alcaldes, Alguaciles, Meriones, Prebostes, Regidores é otras cualesquier justicias é oficiales de todas las ciudades, villas é logares de los nuestros Reinos é Senorios», es decir, a todos los estamentos, cargos y personas, desde el príncipe heredero hasta el último soldado. Claro y explícito queda proclamado que, a partir de esa hora, en realidad todo el reino español se pone al servicio de dos desconocidos emigrantes portugueses.

Más no podía esperar Magallanes ni en sus sueños más audaces. Pero sucede algo aún más maravilloso y más importante: Carlos V,

que precisamente en estos años juveniles suele mostrar más bien un temperamento vacilante y reservado, se revela personalmente como el más impaciente y apasionado defensor de esta nueva expedición argonáutica. Algo en el carácter firme y varonil de Magallanes, o en la audacia de la empresa, debió de apasionar de forma extraordinaria al joven monarca. Pues es él mismo quien más insiste, entre todos, en el aprestamiento y la partida. Semana tras semana se hace informar de los progresos, y allí donde surge alguna resistencia, a Magallanes le basta con recurrir a él, y al punto una carta del rey quiebra toda voluntad contraria: casi la única vez, en el curso de su largo reinado, que este emperador por lo demás voluble e influenciable ha servido a una gran idea con lealtad inquebrantable. Tener como valedor a semejante emperador y rey, todo un país a su disposición: por extraño debió de parecerle al propio Magallanes este ascenso de ensueño que a él, al hombre sin patria, sin colocación, al desdeñado y despreciado, lo convierte de la noche a la mañana en capitán general de una flota, en caballero de la Orden de Santiago, en futuro gobernador de todas las nuevas islas y tierras, en señor de vida y muerte, señor de toda una armada, y señor sobre todo —al fin, y por primera vez— de su propio camino.

UNA VOLUNTAD CONTRA MIL RESISTENCIAS

22 de marzo de 1518 - 10 de agosto de 1519

Ante las grandes gestas, el mundo prefiere fijar la mirada, por afán de simplificar la perspectiva, en los instantes dramáticos y pintorescos de sus héroes: César, cuando cruza el Rubicón; Napoleón, en el puente de Arcole. Pero quedan en la sombra los años de preparación, no menos creadores, el ascenso intelectual, paciente y organizativo de una gesta histórica; también en el caso de Magallanes puede tentar al pintor, al poeta, representarlo en el instante del triunfo, cuando surca el estrecho que él mismo ha descubierto. Pero en verdad, su energía incomparable acaso se puso a prueba de manera aún más grandiosa cuando se trató de arrancar la flota misma, de crearla, y de imponer su aprestamiento contra mil resistencias. El hasta entonces «sobresaliente», el soldado desconocido, se ve de pronto enfrentado a una tarea hercúlea. Pues algo completamente nuevo y sin precedente ha de llevar a cabo quien aún no tiene experiencia en labores de organización: equipar una flota de cinco naves para un viaje que carece de modelo y para el cual no valen ninguno de los tiempos ni las medidas conocidos hasta entonces. Nadie puede aconsejar a Magallanes en su empresa, pues nadie conoce las zonas jamás holladas, los mares jamás surcados, en los que él, el primero, se dispone a aventurarse. Nadie puede decirle siquiera aproximadamente cuánto durará el viaje alrededor de un globo terráqueo aún no medido, ni a qué países, a qué clima, a qué pueblos lo conducirá ese camino jamás hollado. Para todas las posibilidades imaginables, pues, para el frío ártico y el

calor tropical, para la tempestad y la calma chicha, para un año, tal vez para dos, tal vez para tres, para la guerra y para el comercio, la flota ha de estar pertrechada a la vez, y esto, que apenas puede calcularse, ha de calcularlo, conquistarlo y arrancarlo él solo, y encima contra las resistencias más inesperadas. Y solo ahora, cuando la tarea revela su dificultad a quien no hace sino planearla, se vuelve por fin reconocible la grandeza interior de aquel hombre largo tiempo oculto. Mientras que su rival en la fama universal, Colón, ese «Don Quijote de los mares», ese soñador ingenuo y ajeno al mundo, prefería dejar todos los aspectos prácticos de la preparación en manos de los Pinzón y de otros pilotos, Magallanes se revela —en esto semejante a Napoleón— tan audaz en la concepción de conjunto como preciso y meticuloso en pensar y calcular hasta el último detalle. También en él se enlazan la imaginación genial y la exactitud genial, y así como Napoleón, semanas y semanas antes de su fulminante paso de los Alpes, tuvo que calcular de antemano cuántas libras de pólvora, cuántos sacos de avena debían hallarse dispuestos, en tal día y en tal punto del avance, así también este conquistador del universo se ve obligado, al pertrechar su flota, a eliminar de antemano, con dos y hasta tres años de anticipación, mediante una previsión exacta, cualquier privación o dificultad imaginable. Tarea ingente para un solo hombre, la de superar, en una empresa de mallas tan anchas y tan inabarcable, los cien y un obstáculos que inevitablemente surgen en todo tránsito de la idea al hecho; la mera adquisición de los barcos exige ya, por sí sola, meses de lucha. Es cierto que el emperador Carlos había empeñado su palabra de disponer todo lo necesario, y había ordenado a todas sus oficinas prestar la más amplia ayuda. Pero entre una orden, incluso una orden imperial, y su cumplimiento, queda espacio para toda clase de demoras y trabas: lo verdaderamente creador ha de hacerlo siempre el creador en solitario, si ha de quedar verdaderamente cumplido. Y en efecto: nada, ni siquiera lo más insignificante, en la preparación de la gesta de su vida, lo dejó Magallanes en manos de otro. Mientras negocia de la manera más tenaz con la Casa de Contratación, con las oficinas, los mercaderes, los proveedores, los obreros, vigila,

consciente de su responsabilidad ante los hombres que le confían la vida, cada detalle particular. Cada mercancía es revisada por él, cada cuenta repasada, cada cabo, cada tablón, cada arma a bordo examinados personalmente; desde la punta del mástil hasta la quilla, conoce cada uno de los cinco barcos como la palma de su mano. Y como los hombres que trabajaban en la reconstrucción de las murallas de Jerusalén, empuñando con una mano la llana y con la otra la espada, así también Magallanes, mientras arma la flota rumbo a lo desconocido, ha de rechazar al mismo tiempo la envidia y la hostilidad de todos cuantos quieren impedir a toda costa su partida: lucha heroica de un solo hombre en tres frentes, contra los enemigos de fuera, contra los enemigos dentro de su propio país y contra la resistencia que la materia terrena opone por sí misma a toda empresa que se eleva por encima de la medida común; pero solo la suma de todas las resistencias vencidas da, en definitiva, la verdadera y justa medida de una gesta y del hombre que la lleva a cabo.

El primer ataque contra Magallanes llega de Portugal. Como es natural, el rey Manuel se ha enterado enseguida del contrato ya firmado; no podía llegarle noticia peor. El monopolio de las especias reporta al tesoro real doscientos mil ducados anuales, y precisamente ahora sus flotas han logrado por fin abrirse camino hasta la auténtica mina de oro, las islas de las Especies. Qué catástrofe sería que los españoles, aun a última hora, llegasen por el este hasta las Molucas y se les adelantasen en ocuparlas: demasiado grande es este peligro para el tesoro real portugués como para que el rey Manuel no intente impedir por todos los medios la peligrosa expedición. Oficialmente encarga, por ello, a su embajador en la corte española, Álvaro da Costa, que rompa el huevo de cuco todavía en el nido.

Álvaro da Costa aborda el asunto con energía, y por ambos extremos a la vez. Va primero a ver a Magallanes y trata —la zanahoria y el palo— de seducirlo y amedrentarlo al mismo tiempo. ¿Acaso no era consciente del pecado que cometía contra Dios y contra su rey al servir a un soberano extranjero? ¿No sabía que su

rey, don Manuel, estaba a punto de desposarse precisamente con Leonor, hermana de Carlos V, y que, si el rey Manuel sufría ahora este agravio, ese matrimonio tendría que romperse? ¿No sería más prudente, no sería más honrado y limpio, ponerse de nuevo al servicio de su propio soberano, que sin duda lo recompensaría con la mayor generosidad en Lisboa? Pero Magallanes, bien sabedor de cuán poco lo ama el padre de su patria, y sospechando con razón que, de volver, no lo aguardaría allí un redondo saco de oro sino la punta afilada de un puñal, declara con pesar que ya es demasiado tarde. Que ya ha dado su palabra al rey de España, y que esa palabra ha de cumplirla.

El pequeño Magallanes, ese peón diminuto y sin embargo peligroso en la partida de ajedrez diplomático, no se dejaba derrotar; así que Álvaro da Costa ofrece ahora un audaz «jaque al rey». Con qué vehemencia acosó al joven monarca lo demuestra su propia carta al rey Manuel. «En cuanto al asunto de Fernando de Magallanes, solo Dios sabe cuánto he hecho y cuánto me he afanado. Hablé muy enérgicamente de este asunto al rey... le hice ver qué cosa tan fea e insólita era que un rey tomase a su servicio a los súbditos de otro rey amigo contra la voluntad expresa de este... Le rogué que tuviera en cuenta que no era esta la hora de ofender a Vuestra Alteza, y menos por un asunto tan nimio e incierto. Que él contaba con suficientes súbditos y gente propios para hacer descubrimientos en cualquier momento, sin necesidad de valerse de quienes estaban descontentos con Vuestra Alteza. Le hice ver cuánto habría de dolerle a Vuestra Alteza saber que estos hombres habían pedido volver a su patria y que España no les concedía ese permiso. Por último, le rogué, por su propio bien y por el de Vuestra Alteza, que hiciese una de dos cosas: o dar a los dos hombres licencia para regresar, o aplazar la empresa para este año.»

El monarca, de dieciocho años y rey desde hacía poco tiempo, no tiene aún mucha experiencia en asuntos diplomáticos. Por eso no logra ocultar del todo su asombro ante la desvergonzada mentira de Álvaro, según la cual Magallanes y Faleiro deseaban en realidad regresar a Portugal y solo la corte española se lo impedía. «Se

mostró tan sorprendido», relata da Costa, «que hasta a mí mismo me dejó desconcertado.» También en la otra propuesta del embajador portugués, la de retrasar un año el viaje, reconoce enseguida la trampa. Pues es justamente ese año el que Portugal necesita para adelantarse mientras tanto a los españoles con una flota propia. El joven rey se niega, por tanto, con frialdad; el embajador haría mejor en hablar con el cardenal Adriano de Utrecht. El cardenal, a su vez, remite el asunto al Consejo Real, y el Consejo Real al obispo de Burgos; de este modo dilatorio, entre continuas y corteses garantías de que su primo Carlos no pensaba en absoluto causar la menor dificultad a su «muy caro e muy amado tío é hermano», el rey Manuel, la protesta diplomática de Portugal queda archivada discreta y silenciosamente. Álvaro da Costa no ha conseguido nada, y más aún: la celosa intervención de Portugal ha favorecido a Magallanes de un modo inesperado. Curiosamente se entrecruzan de pronto, en el destino de este fidalgo hasta ayer desconocido, los caprichos de los grandes señores de la tierra. Solo en el instante en que el rey Carlos confía una flota a Magallanes se convierte, para el rey Manuel, su antiguo y modesto oficial en una persona importante. Y a su vez: desde que el rey Manuel quiere a toda costa recuperarlo, ya no está en venta para el rey Carlos. Cuanto más se apresura España en acelerar la partida, tanto más encarnizadamente intentará Portugal impedirlo.

El grueso del trabajo en este sabotaje encubierto de la flota se lo encomienda ahora Lisboa a Sebastián Álvarez, cónsul portugués en Sevilla. Este espía con cargo oficial ronda continuamente los barcos, examina y recuenta cada cargamento que se lleva a bordo; traba además una amistad muy estrecha con los capitanes de barco españoles del puerto, y pregunta, aparentemente indignado, si es que de verdad unos hidalgos castellanos han de someterse, a un silbido y una orden, a estos dos aventureros portugueses venidos de la nada. Ahora bien, el nacionalismo es, por experiencia, una cuerda que hasta la mano más torpe puede hacer vibrar sin mucho esfuerzo; pronto todos los marineros sevillanos murmuran y despotrican: ¿Cómo? ¿Sin haber hecho jamás una travesía al servicio

de España, se ha confiado a estos prófugos, por una simple patraña, una flota, y encima se los ha nombrado de golpe almirantes y caballeros de la Orden de Santiago? Pero Álvarez necesita más que ese murmullo y gruñido solapado en la mesa de los capitanes y en las tabernas. Necesita un auténtico y verdadero motín popular, que pueda costarle a Magallanes el mando y —mejor aún— tal vez incluso la vida. Semejante revuelta la monta ahora el hábil agent provocateur —hay que reconocerlo— de manera magistral.

En todo puerto del mundo hay incontables holgazanes ociosos que no saben cómo matar el tiempo. Así, en un soleado día de octubre —nada más grato para un ocioso que ver trabajar a otros— un grupo de vagos se demora en torno al buque insignia de Magallanes, la «Trinidad», que acaba de ser varada en la playa para ser recalafateada y carenada. Con las manos en los bolsillos, mascando quizá entre los dientes la nueva hierba de tabaco de las Indias Occidentales, los sevillanos miran cómo los diestros marineros calafatean con maña, con martillo y cuñas, con pez y estopa, cada resquicio del casco. Pero de pronto, alguien en medio de la multitud señala hacia el mástil de la «Trinidad». «¡Qué desvergüenza!», exclama indignado, «¡este Magallanes, venido no se sabe de dónde, iza aquí, en pleno puerto real español de Sevilla, sobre un barco español, y con todo descaro, la bandera portuguesa! Un andaluz no debería tolerar semejante afrenta.» En el primer ímpetu, los holgazanes así increpados con tanta vehemencia ni siquiera reparan en que el archipatriota que se indigna con tanto énfasis por la ofensa al honor nacional no es en absoluto español, sino que aquí es el cónsul del rey de Portugal, el señor Sebastián Álvarez, quien interpreta el papel de agent provocateur. Pero, en cualquier caso, todos gritan con fuerza secundándolo, y apenas oyen el tumulto y el griterío, otros curiosos acuden corriendo de todas partes. Al final basta con que alguien proponga no andarse con preguntas y arrancar sin más la bandera extranjera, para que toda la turba se lance de inmediato sobre el barco.

Magallanes, que desde las tres de la madrugada viene supervisando el trabajo de la marinería, se apresura a aclarar el

malentendido al alcalde, que llega corriendo, presuroso. Solo por casualidad no ondea la bandera de la soberanía española en el palo mayor: precisamente hoy la han mandado a repintar. La otra bandera del mástil no es en modo alguno la real portuguesa, sino su bandera personal de almirante, que está obligado a izar en su nave capitana. Tras rectificar el error en la forma más cortés imaginable, Magallanes pide al alcalde que, en virtud de su autoridad, haga desalojar de la cubierta a todos esos alborotadores desaforados.

Sin embargo, siempre resulta bastante más fácil azuzar a una muchedumbre o a todo un pueblo que volver a aplacarlo. La plebe quiere su diversión, y el alcalde se pone de su lado. ¡Abajo esa bandera extranjera, o se tomarán la justicia por su mano! En vano intenta mediar a bordo el doctor Matienzo, el más alto funcionario de la Casa de Contratación. Entretanto ese alcalde se ha procurado refuerzos patrióticos: el capitán del puerto, el teniente del amirante, con una nutrida tropa policial; este declara que España ha sido ofendida por la extralimitación de Magallanes y ordena a sus alguaciles detener al capitán portugués, por haber izado en un puerto español la bandera del rey de Portugal.

Ahora interviene Matienzo con energía. Advierte al capitán del puerto. Es un asunto bien peligroso, dice, para un funcionario real, detener a un capitán al que su propio rey ha investido del más alto cargo mediante carta y sello. Haría mejor en no quemarse los dedos con ese asunto candente. ¡Pero ya es tarde! La tripulación de Magallanes ya ha llegado a las manos con la gente del puerto. Se desenvainan espadas, y solo la presencia de ánimo y la inquebrantable calma de Magallanes impiden el tumulto tan magníficamente urdido por el agent provocateur, que observa la escena con deleite. Está bien, declara él. Está dispuesto a arriar la bandera y hasta a desalojar el barco; que la turba haga lo que quiera con la propiedad del rey, pero entonces la responsabilidad de cualquier daño recaerá sobre los funcionarios reales del puerto. Ahora el alcalde exaltado empieza a sentirse incómodo; refunfuñando se retiran los que se creían agraviados en su honor nacional, y pocos días después ya prueban el látigo. Pues Magallanes

ha escrito de inmediato al Emperador y se ha quejado de que la majestad real había sido ofendida en su persona, y sin vacilar Carlos V se pone de parte de su almirante: los funcionarios del puerto son castigados. Demasiado pronto se ha regocijado Álvarez, y el trabajo prosigue sin trabas.

El pérfido golpe de mano ha sido rechazado de manera humillante gracias a la serenidad imperturbable de Magallanes. Pero en esta empresa de tan tupida urdimbre, apenas se remienda la costura por un lado, cuando se vuelve a abrir por otro. Cada día inventa nuevas contrariedades. Primero la Casa de Contratación practica la resistencia pasiva, y solo cuando se les hace estallar en los oídos un rescripto del Emperador firmado de su puño y letra, despiertan los funcionarios de su sorda obstinación. Pero en plena fase de aprovisionamiento, el tesorero declara de nuevo que en las arcas de la Casa de Contratación no hay dinero, y otra vez parece como si toda la empresa fuera a demorarse hasta el infinito por falta de fondos. Sin embargo, la voluntad indómita de Magallanes sabe superar también este obstáculo; convence a la corte de admitir en el negocio a socios burgueses solventes. De los ocho millones de maravedís que ha de costar la armada, un consorcio improvisado a toda prisa por Cristóbal de Haro reúne apresuradamente dos millones, a cambio de lo cual obtiene también el privilegio de participar con la misma cuota en las próximas expediciones.

Solo ahora, resuelto el asunto financiero, se puede empezar a poner los barcos realmente en condiciones de navegar y a dotarlos de todo lo necesario. No se habían presentado, la verdad, con mucha majestad, cuando se dejaron ver por primera vez en el puerto de Sevilla, los cinco galeones dispuestos por el rey. «Son muy viejos y están remendados», había informado entonces triunfalmente a Portugal el espía Álvarez. «A mí ya me daría terror tener que navegar en ellos aunque solo fuese hasta las islas Canarias, pues sus cuadernas son blandas como la mantequilla.» Pero Magallanes, que como avezado navegante de la India sabía que a veces se cabalga con más seguridad sobre un caballo viejo que sobre uno joven, y que un trabajo artesano competente puede

volver a poner a flote incluso a los barcos más viejos y desgastados, no ha perdido tiempo, y mientras los obreros, siguiendo sus instrucciones, siguen día y noche renovando y reparando aquellos viejos cascarones, ya está haciendo reclutar una tripulación marinera.

¡Pero ya acecha en la sombra una nueva dificultad! Aunque los pregoneros han recorrido con tambores las calles de Sevilla y hasta se ha enviado reclutadores a Cádiz y a Palos, no se logra juntar a los doscientos cincuenta hombres necesarios. De algún modo ha debido de correr el rumor de que en ese viaje no todo era normal, pues los reclutadores no pueden dar razón clara y precisa de adónde se dirigía en realidad la expedición; y también el que se lleven provisiones para dos años enteros —caso nunca visto hasta entonces— parece resultarle a la gente sumamente inquietante. Así que no es precisamente una guardia de honor la que se reúne por fin arrastrando ropas harapientas; hay que pensar en los reclutas de Falstaff ante esta tropa abigarrada de todas las razas y naciones: españoles y negros y vascos y portugueses, alemanes, ingleses, chipriotas, corfíotas e italianos, pero todos ellos auténticos y genuinos desesperados, capaces de vender su vida hasta al mismísimo diablo y dispuestos, de igual grado o a disgusto, a navegar hacia el norte y hacia el sur, hacia el este y hacia el oeste, con tal de recibir el enganche y la esperanza de una gran ganancia.

Apenas se ha logrado enganchar felizmente a la tripulación, cuando ya ha surgido un nuevo escollo. La Casa de Contratación protesta contra los enganches hechos por Magallanes; sostiene que ha admitido demasiados portugueses en la armada real española, y que por ello no pagará a esos extranjeros ni un maravedí de sueldo. Ahora bien, según la real cédula, a Magallanes le asiste el derecho ilimitado de elegir a sus hombres con entera libertad (que la gente de mar que se tomase fuese a su contento como persona que de él tenía mucho experiencia), y él insiste en su derecho: así que de nuevo carta al rey, de nuevo petición de ayuda. Pero esta vez Magallanes ha tocado un punto delicado. Con el pretexto de no ofender al rey Manuel, pero en realidad por desconfianza —no fuera

Magallanes, con sus portugueses, a hacerse con demasiada autonomía—, ordena ahora Carlos V que solo cinco portugueses en total puedan permanecer a bordo. Entretanto, nuevas dificultades: las mercancías que, por razones de precio, se habían encargado en otras provincias e incluso en Alemania, no llegan a tiempo; luego se subleva de nuevo uno de los capitanes españoles contra el almirante y lo insulta delante de la tripulación. Una vez más hay que apelar a la corte, una vez más el aceite real ha de suavizar las fricciones. Cada día trae nuevas quejas, y por cada nimiedad se acumula sin fin la correspondencia con las oficinas y con el rey. Un rescripto ha de seguir a otro; una docena de veces parece como si toda la armada fuera a naufragar sin siquiera haber salido del puerto de Sevilla.

Pero Magallanes, gracias a su energía tenaz y vigilante, vence siempre todas las resistencias. Con inquietud ha de reconocer el diligente cónsul del rey Manuel que todas sus pequeñas artimañas para frustrar la expedición han fracasado ante la resistencia paciente pero inquebrantable de su adversario. Ya aguardan los cinco barcos, recién aparejados y casi con toda la carga, la orden de zarpar; ya parece imposible seguir causando agravio a Magallanes. Pero Álvarez todavía guarda en el carcaj una flecha oculta, una flecha envenenada: tensa el arco con astucia y alevosía para herir a Magallanes en el punto más vulnerable. «Como consideraba», escribe el agente secreto a su mandante, el rey Manuel, «que había llegado el momento de decir lo que Vuestra Alteza me había encomendado, fui a buscar a Magallanes a su casa. Lo encontré ocupado en empacar provisiones y otras cosas en cestos y cajas. De ello deduje que estaba ya completamente decidido a su mala intención, y consciente de que aquella sería mi última conversación con él, le recordé una vez más cuántas veces, como buen portugués y amigo suyo, había intentado disuadirlo del grave error que estaba a punto de cometer. Le expuse que el camino que tenía ante sí encerraba tantos peligros como la rueda de santa Catalina, y cuánto mejor le iría volviendo a su patria y al favor de Vuestra Alteza, en cuya magnánima disposición podía confiar... Que tuviese bien presente que todos los castellanos de rango de esta ciudad no

hablaban de él sino como de un hombre de baja estirpe y mala crianza... y que, desde que se había puesto en contra de la tierra de Vuestra Alteza, se le desprecia generalmente como a un traidor.»

Pero todas estas amenazas no causan en Magallanes la más mínima impresión. Lo que Álvarez le comunica ahora bajo la máscara de la amistad no le resulta en absoluto nuevo. Nadie sabe mejor que él que Sevilla, que España le es hostil, que los capitanes castellanos de la nobleza solo le obedecen como almirante mayor rechinando los dientes. Pero por más que le odien los señores alcaldes de Sevilla, por más que gruñan los envidiosos y refunfuñen los de sangre azul, ahora que la flota yace dispuesta para zarpar, ya ningún emperador, ningún rey puede frenarlo ni estorbarlo. Una vez en mar abierto, estará a salvo. Entonces será dueño de la vida y de la muerte, dueño de sus derroteros, dueño de sus metas, y no tendrá que servir a nadie más que a su tarea.

Pero Álvarez aún no ha jugado su última baza, la que llevaba mucho tiempo guardando. Ahora la saca a relucir. Por última vez, dice con fingida cordialidad, quisiera aconsejar a Magallanes como «amigo». Le previene «sinceramente» de que no confíe con excesiva ingenuidad en las «palabras de miel» del cardenal, ni siquiera en las promesas del rey de España. Ciertamente es que el rey de España lo ha nombrado a él y a Faleiro almirantes de la flota, confiriéndole con ello, en apariencia, el mando supremo sin restricciones. Pero ¿está Magallanes seguro de que no se hayan dado al mismo tiempo a otros instrucciones secretas que restrinjan en la sombra su mando supremo, instrucciones que se habrían guardado muy bien de comunicarle a él, a Magallanes? Que Magallanes no se engañe, y sobre todo que no se deje engañar; a pesar del sello y la carta, su mando supremo exclusivo se sostiene sobre bases bien endeble. Habría —más no podía revelarle a Magallanes— toda suerte de cláusulas e instrucciones secretas para los funcionarios de vigilancia del rey que lo acompañaban, «de las cuales él no se enteraría hasta que fuese demasiado tarde para su honor».

«Demasiado tarde para su honor.» Magallanes se ha sobresaltado involuntariamente. Con este gesto, el impasible, que de ordinario sabe reprimir con mano de hierro cualquier emoción, ha revelado que la flecha lo ha herido en el punto más sensible, y el arquero puede informar con orgullo: «Se mostró sumamente asombrado de que yo supiese tanto». Pero el creador es siempre quien mejor conoce el fallo oculto de su obra y su peligro más íntimo; lo que Álvarez le insinúa, Magallanes lo sabe desde hace tiempo. Desde hace tiempo no puede dejar de notar cierta ambigüedad en la actitud de la corte española, y numerosos indicios le hacen temer que no se esté jugando limpio con él. ¿No ha actuado ya una vez el Emperador contra la letra de la Capitulación, al prohibirle llevar a bordo a más de cinco portugueses? ¿Será que en la corte se llega realmente a creer que él es un agente secreto de Portugal? Y esos veedores, esos contadores, esos tesoreros que le han impuesto, ¿son de veras solo simples funcionarios de cuentas? ¿No se les habrá enviado en realidad para vigilarlo en secreto y quizá arrebatarse de las manos el mando supremo? Desde hace tiempo siente Magallanes esa fría corriente de odio y traición a su espalda; cierta verosimilitud, no puede negarlo, hay en la páfida insinuación de este espía tan bien informado, y él, que para este viaje todo lo tiene calculado con exactitud, se halla indefenso ante un peligro tan incalculable como todo lo incierto: la sensación incómoda de un hombre que se ha sentado solo a la mesa de juego con desconocidos y que, antes incluso de coger las cartas, ya está turbado por la sospecha de que son tramposos y todos están confabulados contra él.

Lo que Magallanes vive en esta hora es la tragedia de Coriolano, el desertor por honor ofendido, tal como la plasmó Shakespeare de manera inolvidable. Coriolano es, igual que Magallanes, un hombre, un patriota que durante años sirvió con entrega a su patria y que, injustamente repudiado por ella, puso a causa de esa injusticia su fuerza desaprovechada al servicio del adversario. Pero nunca ayuda —ni en Roma ni en Sevilla— al desertor la más pura de las intenciones. Como una sombra se le pega la sospecha de que quien

abandonó una bandera también podría traicionar la segunda, de que quien huyó de un rey también podría ser desleal al otro. Perdido está el desertor si vence, perdido si es vencido; odiado por unos, odiado por otros: en todas partes estará solo, y solo contra todos. Pero una tragedia solo empieza de verdad en el instante en que su héroe reconoce lo trágico de su situación; quizá en ese segundo Magallanes ya presintió por primera vez toda la desgracia.

Pero ser héroe significa: luchar también contra un destino superior a las propias fuerzas. Decidido, Magallanes rechaza al tentador. No, no pactará con el rey Manuel a pesar de todo, ni siquiera si España le pagara mal sus servicios. Como hombre de honor, permanece fiel a su juramento, a su cargo, al rey Carlos. De mal humor ha de retirarse Álvarez; solo la muerte, comprende, puede quebrar la voluntad de este hombre de bronce, y así cierra su informe a Lisboa con el piadoso deseo: «Plazca a Dios Todopoderoso que hagan un viaje como el de los Corte Real» —es decir, que Magallanes y su flota desaparecieran sin dejar rastro en el mar desconocido, igual que los audaces hermanos Corte Real, cuya tumba y cuyo final han permanecido en el misterio. Pero si se cumpliera ese piadoso deseo suyo, si Magallanes pereciera felizmente en este viaje, entonces «Vuestra Alteza podrá estar sin cuidado y seguirá siendo envidiada por todos los príncipes de esta tierra».

La flecha del pérfido advertidor no ha derribado a Magallanes ni lo ha hecho retroceder ante su tarea. Pero su veneno, el veneno ardiente de la desconfianza, supurará de ahora en adelante en el alma de Magallanes. Desde este instante, el solitario Magallanes sabe o cree saber que, a todas horas, está rodeado de enemigos en sus propios barcos. Sin embargo, este sentimiento de inseguridad no lo debilita en absoluto; antes bien, endurece su voluntad hacia una nueva resolución. Quien ve venir una tormenta sabe que solo una cosa puede salvar al barco y a la tripulación: que el capitán sostenga el timón con mano de hierro, y sobre todo, que lo mantenga solo en su mano.

¡Así pues, fuera todo lo que todavía coarte su libre voluntad! ¡Apartar a puñetazos y codazos a cualquiera que se interponga en su camino! Precisamente desde que siente a esos veedores y contadores a su espalda, Magallanes está decidido a la máxima autonomía y a la mayor falta de miramientos. Sabe que, en la hora decisiva, debe mandar y decidir una sola voluntad: el mando de la flota no puede seguir repartido entre dos capitanes generales, dos almirantes. Uno solo ha de estar por encima de todos, y si es preciso, también contra todos. No quiere, por tanto, seguir cargando en un viaje tan peligroso con un compañero de mando tan histérico y pendenciero como Ruy Faleiro: antes de que la flota zarpe del puerto, íese lastre ha de ir por la borda! Hace tiempo que el astrónomo se ha convertido para él en una carga superflua. Nada ha aportado el teórico a la obra durante todos estos meses agotadoramente duros, pues no es cosa de un astrólogo enganchar marineros, mandar calafatear barcos, elegir provisiones, revisar mosquetes y redactar reglamentos; llevarlo consigo equivaldría a colgarse una piedra al cuello, y Magallanes necesita las manos libres a diestro y siniestro, contra los peligros que tiene delante y la conjura que le acecha a la espalda.

No se sabe cómo logró Magallanes esta última obra maestra de la diplomacia que fue desvincular a Faleiro; según se dice, el propio Faleiro se hizo su horóscopo, averiguó que no regresaría de aquel viaje, y se retiró voluntariamente. De cara al exterior, ciertamente, esta renuncia suavemente forzada se disfraza incluso de una especie de ascenso: un edicto imperial nombra a Faleiro comandante único de una segunda flota (que solo tiene velas y tablas sobre el papel); a cambio, Faleiro entrega a Magallanes sus cartas y sus tablas astronómicas. Con ello queda eliminada la última de las cien dificultades, y la empresa de Magallanes vuelve a ser lo que fue desde el principio: su propio pensamiento y su gesta más propia. Sobre él solo recae ahora todo: la carga y el esfuerzo, la rendición de cuentas y el peligro, pero también la más alta dicha espiritual de una naturaleza creadora: no responder más que ante sí mismo para llevar a término la gesta vital que él mismo ha elegido.

LA PARTIDA

20 de septiembre de 1519

El 10 de agosto de 1519, un año y cinco meses después de que Carlos, el futuro señor de ambos mundos, firmara la Capitulación, las cinco naves abandonan por fin la rada de Sevilla para descender el río hasta Sanlúcar de Barrameda, donde el Guadalquivir desemboca en mar abierto; allí ha de realizarse la última revisión y el aprovisionamiento definitivo de la flota. Pero la verdadera despedida ya ha tenido lugar; en la iglesia de Santa María de la Victoria, Magallanes, tras jurar fidelidad con la rodilla hincada, ha recibido el estandarte real de manos del corregidor Sancho Martínez de Leyva, ante toda la tripulación reunida y una muchedumbre que alzaba la mirada con veneración. Acaso recuerde en ese instante que, antes de su primer viaje a la India, se había arrodillado igualmente en una catedral y había jurado fidelidad. Era otra la bandera, la portuguesa, a la que entonces prometió lealtad, otro el rey, Manuel de Portugal, y no Carlos de España, a quien entonces comprometió su sangre. Pero con la misma veneración con que en otro tiempo el joven sobresaliente alzó la vista hacia el almirante Almeida, cuando este desplegó el estandarte de seda y lo elevó sobre las cabezas de los arrodillados, miran ahora los doscientos sesenta y cinco hombres hacia él como al señor y jefe de su destino.

En este puerto de Sanlúcar, frente al castillo del duque de Medina Sidonia, pasa Magallanes ahora la última revista antes de partir hacia lo desconocido. Con el amor cuidadoso y receloso con que un artista examina y reexamina su instrumento, inspecciona una vez

más su flota antes de la travesía. Bien es verdad que conoce ya estos cinco navíos tan a fondo como su propio cuerpo. ¡Ah, cuánto se había asustado entonces, cuando los vio por primera vez, reunidos a toda prisa, lastimosos, viejos, descuidados y desgastados! Pero desde entonces se ha hecho un buen trabajo; se ha renovado desde los cimientos cada una de las viejas galeras, se han sustituido por otras nuevas las cuadernas carcomidas, se las ha embreado y pulido, calafateado y fregado de la quilla hasta la punta del palo mayor. Cada tablón, cada tabla los ha golpeado Magallanes con su propia mano para comprobar que la madera no estuviera podrida ni carcomida por la broma; ha probado cada cabo, cada tornillo, cada clavo. Las velas, hechas de lienzo resistente y recién pintadas, llevan la cruz del santo patrón español Santiago; renovado el aparejo, brillante el metal, cada cosa limpia y en orden en su lugar debido; ningún espía ni ningún envidioso se atrevería ya a burlarse de las galeras, completamente restauradas y rejuvenecidas. No por ello se han vuelto veleros rápidos ni muy aptos para una regata, estos cúters panzudos y redondeados, pero gracias a su sólida manga y a su calado ofrecen mucho espacio para la carga y cierta seguridad en la mar embravecida: precisamente por su pesadez pueden, hasta donde alcanza toda previsión humana, resistir las tormentas más duras. La mayor de esta familia de naves reunidas como hermanas es la «San Antonio», con ciento veinte toneladas. Pero por algún motivo que desconocemos, Magallanes se la cede en mando a Juan de Cartagena y toma para sí la «Trinidad», aunque tiene diez toneladas menos, como «capitana», como buque insignia. Por orden de tamaño siguen luego la «Concepción», con noventa toneladas, cuyo capitán nombrado es Gaspar de Quesada; la «Victoria» (que hará honor a su nombre), al mando de Luis de Mendoza, con ochenta y cinco toneladas; la «Santiago», al mando de João Serrão, con setenta y cinco. Magallanes ha deseado expresamente esta diversidad de tipos de nave, porque necesita las más pequeñas, por su menor calado, para labores de reconocimiento y como una suerte de avanzadilla; pero, por otro lado, hará falta una pericia marinera especial para mantener siempre juntas en mar abierto a una escuadra de hermanas tan desiguales.

Magallanes va de barco en barco para comprobar sobre todo el flete y la carga. Cuántas veces ha subido y bajado ya por cada escalera, una y otra vez ha tomado con la mayor exactitud el inventario, y todavía hoy podemos, gracias a los documentos de archivo conservados, cerciorarnos de la escrupulosidad y la precisión con que se calculó y recalculó, hasta en el detalle más ínfimo, una de las aventuras más fantásticas de la historia universal. Hasta el medio maravedí está anotado en los voluminosos legajos lo que costó cada martillo, cada cuerda, cada saquito de sal, cada resma de papel, y estas frías y correctas columnas de cifras, trazadas por alguna mano indiferente de escribiente, con todas sus especificaciones y fracciones, revelan acaso de modo más convincente que todas las palabras patéticas el genio de la paciencia de este hombre. Magallanes sabía, como marino experimentado, de la enorme responsabilidad de un viaje hacia lo completamente desconocido. Sabía que también el objeto más ínfimo, olvidado a la partida por ligereza o descuido, quedaría irrevocablemente olvidado durante toda la duración del viaje; en este caso particular, para un descuido o una omisión cometidos una sola vez ya no había corrección posible, ni sustituto, ni enmienda. Cada clavo, cada bala de estopa, cada trozo de plomo, cada gota de aceite, cada hoja de papel representa, en aquellas zonas desconocidas hacia las que se dirige, un valor que ya no podría comprarse con ninguna suma de dinero ni con la propia sangre: por una sola pieza de repuesto olvidada puede un barco quedar inutilizado, por un solo cálculo erróneo puede fracasar toda la empresa.

Por eso, la mirada más severa y cuidadosa de esta última revista se dirige a los víveres. ¿Qué consumen doscientas sesenta y cinco personas en un viaje cuya duración ni siquiera aproximadamente puede adivinarse? Cálculo difícilísimo este, porque uno de los términos —la duración del viaje— es desconocido. Solo Magallanes, y solo él, sospecha —y por prudencia no se lo dirá a la tripulación— que pasarán muchos meses, que probablemente pasarán incluso años, antes de que pueda reponerse un avituallamiento suficiente: por eso deberá llevar más antes que menos, y las cantidades son —

dado lo reducido del espacio de las bodegas— verdaderamente imponentes. El alfa y omega de toda alimentación lo constituye el bizcocho de a bordo: veintiún mil trescientas ochenta libras ha hecho embarcar Magallanes, y cuestan, con los sacos incluidos, trescientos setenta y dos mil quinientos diez maravedís; en la medida en que la previsión humana puede calcular algo, esta ración inmensa debería bastar incluso para dos años. También en lo demás, ante la lista de provisiones de Magallanes, se piensa antes en un moderno transatlántico de veinte mil toneladas que en cinco cúters pesqueros de en conjunto unas quinientas a seiscientas toneladas (diez toneladas de entonces equivalen a once de hoy). ¡Cuánto se ha amontonado en la estrecha y sofocante bodega! Junto a los sacos de harina, judías, lentejas, arroz y toda legumbre imaginable, se almacenan cinco mil setecientas libras de carne de cerdo en salazón, doscientos barriles de anchoas, novecientos ochenta y cuatro quesos, cuatrocientas cincuenta ristras de ajo y cebolla; a todo ello se añaden toda suerte de cosas sabrosas, como mil quinientas doce libras de miel, tres mil doscientas libras de pasas de Málaga, uvas pasas y almendras, abundante azúcar, vinagre y mostaza. Siete vacas vivas (pero los honrados cuadrúpedos no vivirán mucho) se embarcan aún a última hora; con ellas queda asegurada leche para el primer tiempo y carne fresca para más adelante. Pero más importante que la leche ha de ser, a la larga, el vino para aquellos hombres robustos. Para mantener a la tripulación de buen humor, Magallanes ha hecho comprar en Jerez el mejor y aun el mejorísimo, y nada menos que cuatrocientos diecisiete pellejos y doscientos cincuenta y tres toneles; también aquí queda teóricamente garantizada, para dos años, tanto la ración de mediodía como la de la noche para cada marinero.

Con la lista en la mano, Magallanes recorre las naves de barco en barco, de objeto en objeto. ¡Cuánto esfuerzo, recuerda, ha costado reunir todo esto, comprobarlo, calcularlo, pagarlo! ¡Cuántas luchas de día con las oficinas, con los mercaderes, y cuánto temor luego, por las noches, a haber olvidado algo, a haber repartido algo mal! Pero ahora parece por fin estar todo dispuesto lo que doscientos

sesenta y cinco estómagos habrán de necesitar en esta travesía. De los hombres, de los marineros, ya se ha ocupado. Pero también los barcos son seres vivos, seres mortales, y cada uno consume, en su lucha con los elementos, buena parte de su resistencia. La tormenta desgarrar las velas, deshilacha y hace jirones los cabos, el agua del mar corroe la madera y oxida el hierro, el sol quema los colores, la oscuridad consume aceite y velas. Cada pieza del equipo debe existir, pues, por duplicado y aun por triplicado: anclas y jarcia, madera y hierro y plomo, troncos para nuevos mástiles, lienzo de saco para velas nuevas. No menos de cuarenta carretadas de madera llevan consigo las naves, para poder reparar de inmediato cualquier avería, renovar cada tablón, cada cuaderna; además, toneladas enteras de brea, pez, cera y estopa, para calafatear las junturas; y desde luego no falta el arsenal necesario de tenazas, sierras, taladros, tornillos, palas, martillos, clavos y picas. Miles de anzuelos, docenas de arpones y una abundante provisión de redes de pesca yacen amontonados, para pescar por el camino, ya que el pescado, junto con el pan embarcado, ha de ser el alimento principal de la tripulación. Para el alumbrado nocturno están previstas, por largo tiempo, ochenta y nueve pequeñas linternas y catorce mil libras de velas, sin contar las grandes y pesadas velas de cera para la misa. También para el servicio náutico está todo calculado a largo plazo: brújulas y agujas de brújula, relojes de arena, astrolabios, cuadrantes y planisferios, cada pieza insustituible, y para los contables quince libros en blanco (pues ¿cómo, salvo en China, procurarse en este viaje una sola hoja más de papel?). También se han previsto los incidentes desagradables: botiquines para la enfermería, ventosas para los barberos, esposas y cadenas para los insubordinados; pero igualmente se ha provisto entretenimiento con cinco grandes tambores y veinte panderetas, a los que sin duda se habrán sumado también algún par de violines, flautas y gaitas.

Este es solo un pequeño extracto del catálogo naval verdaderamente homérico de Magallanes, apenas algunas de las mil cosas esenciales que tripulación y naves necesitarán para sí en un viaje tan imprevisible. Pero esta flota, que con todo su equipo cuesta

cerca de ocho millones de maravedís, el futuro señor de ambos mundos no la ha enviado en modo alguno hacia lo desconocido por mera curiosidad; estas cinco naves han de traer de vuelta al consorcio de los empresarios no solo resultados cosmográficos, sino también dinero, y tanto dinero como sea posible. Ha de llevarse, pues, en abundancia y elegida con habilidad, mercancía de trueque para los ansiados artículos de comercio. Magallanes conoce ya, por sus viajes a la India, con la mayor exactitud el gusto ingenuo de aquellos hijos de la naturaleza. Sabe que dos cosas causan efecto en todas partes: el espejo, en el que el habitante de la tierra, negro, moreno o amarillo, puede contemplar por primera vez, asombrado, su propio rostro, y luego las campanas y campanillas, ese eterno embeleso infantil. No se llevan, por ello, menos de veinte mil de estos pequeños instrumentos de ruido, además de novecientos espejos pequeños y diez grandes (de los cuales, por desgracia, la mayoría llegará rota), cuatrocientos cuchillos «made in Germany» (la lista lo anota expresamente: «400 Docenas de cuchillos de Alemania de los peores», cuchillos de Alemania de la peor calidad), cincuenta docenas de tijeras, y luego, naturalmente, los inevitables pañuelos de colores y gorros rojos, brazaletes de latón, piedras preciosas falsas y vidrios de colores. Se apartan también algunos trajes turcos como piezas de aparato, así como los habituales retazos chillones de terciopelo y paño de lana —en conjunto una mercancía de saldo sin remedio, tan sin valor en España como en las Molucas la especia, pero cumpliendo así de manera ideal el sentido de un negocio comercial en el que comprador y vendedor reciben, en el trueque, diez veces el valor de la mercancía propia, y aun así ganan ambos con creces.

Estos peines y gorros, espejos y juguetes valen, desde luego, solo para el caso favorable de que los indígenas se muestren dispuestos a un trueque pacífico. Pero también para la otra posibilidad, la bélica, se ha provisto con largueza. Cincuenta y ocho cañones, siete largos falconetes, tres pesados morteros asoman con torva mirada por las troneras; balas de hierro y de piedra cargan abundantemente el vientre de las naves, y a ello se suman toneladas enteras de plomo

para fundir más. Mil lanzas, doscientas picas y doscientos escudos muestran una disposición resuelta, y además más de la mitad de la tripulación va equipada con cascos y petos. Para el propio almirante se encargan expresamente en Bilbao dos arneses que lo visten de hierro de pies a cabeza: así, como un ser sobrenatural e invulnerable, podrá presentarse ante los pueblos extraños. De modo que, aunque Magallanes, fiel a su plan y a su carácter, se propone evitar todo combate, esta expedición no va peor equipada militarmente que la de Hernando Cortés, que ese mismo verano de 1519, en el otro extremo del mundo, conquista con un puñado de hombres un imperio de millones: un año heroico puede comenzar para España.

Con penetración y con la vigilante e inquebrantable paciencia que lo distingue, ha examinado Magallanes una vez más, por última vez, cada una de las cinco naves en su aptitud para navegar, en su carga y en su equipo. ¡Ahora, una mirada a la tripulación! No ha sido fácil enrolarla; semanas y semanas costó reunirla de los últimos callejones portuarios y de las tabernas; harapientos, sucios, indisciplinados llegaron, y aún hoy hablan entre sí en el más enmarañado volapuk, español unos, italiano otros, francés los terceros, portugués y griego, catalán y alemán. Sí, aún ha de pasar buen tiempo antes de que esta olla podrida se cueza hasta convertirse en una tripulación buena, fiable y firme. ¡Pero unas semanas a bordo y ya la tendrá bien sujeta! Quien ha sido durante siete años un simple sobresaliente, marinero y hombre de guerra, sabe lo que necesitan los marineros, cuánto se les puede exigir y cómo hay que tratarlos. La tripulación es lo que menos preocupa al almirante.

Pero siente una tensión desagradable, cercana a la bilis, cuando dirige la mirada a los tres capitanes españoles que le han sido asignados como comandantes de las otras naves. Involuntariamente se tensan sus músculos como los de un luchador justo antes de comenzar el combate. Pues con qué semblante frío y altivo, con qué desdén mal disimulado —y acaso incluso deliberadamente mal disimulado— mira más allá de él este veedor, este supervisor real,

Juan de Cartagena, a quien tuvo que confiar, en lugar de a Faleiro, el mando del «San Antonio». Ciertamente es que Juan de Cartagena es un marino de rango y experiencia, y su honradez personal resulta tan indudable como su ambición. Pero ¿sabrá el noble castellano refrenar esa ambición? ¿Se someterá de verdad a él, como ha jurado, este primo del obispo de Burgos, a quien el rey ha transferido el título de «conjunta persona» que tenía Faleiro? Una y otra vez, al mirarlo, recuerda Magallanes las palabras que Álvarez le susurró al oído: que, además de él, otros llevaban en el bolsillo poderes especiales de los que solo tendría noticia cuando ya fuera demasiado tarde para su honor. No menos hostil mira Luis de Mendoza, que comanda la «Victoria». Ya en Sevilla se había negado una vez, con descaro, a obedecer, y sin embargo Magallanes no pudo despedir a este enemigo encubierto, que el emperador le había asignado como tesorero. No, poco significa que todos estos oficiales hayan jurado solemnemente, en la catedral de Santa María de la Victoria, a la sombra de la bandera desplegada, fidelidad y obediencia; en el fondo del corazón siguen siendo enemigos y envidiosos. Habrá que vigilar a estos hidalgos españoles.

Es una suerte, por ello, que se haya conseguido, al menos hasta cierto punto, eludir el rescripto real y las airadas protestas de la Casa de Contratación, y colar en la flota a treinta portugueses, entre ellos algunos amigos fieles y parientes de sangre. Está, sobre todo, Duarte Barbosa, su cuñado, ya un experimentado viajero del mundo pese a su juventud; está Álvaro de Mesquita, también pariente cercano suyo, y Estevão Gomes, el mejor piloto de Portugal. Está João Serrão, que figura en efecto como español en las listas y que ha estado en expediciones españolas con Pizarro y Pedro de Arias en la Castilla del Oro, pero que, como pariente de Francisco Serrão, el amigo de sangre de Magallanes, ha de ser, de algún modo, su compatriota. Significa además una gran ventaja João Corvalho, que ya hace muchos años estuvo en Brasil y trae incluso a bordo un hijo, engendrado allá con una mujer brasileña de piel morena. Ambos pueden, gracias a su lengua y a su conocimiento del terreno, ser los mejores guías en aquel país; pero si se logra, por otra parte, pasar

de Brasil al ámbito lingüístico malayo, a las islas de las Especias y a Malaca, entonces el esclavo de Magallanes, Enrique, se revelará útil como intérprete. Ve, pues, en conjunto, media docena o una docena de hombres entre los doscientos sesenta y cinco de cuya lealtad puede fiarse sin reservas. No es mucho. Pero quien no tiene elección ha de atreverse, aunque el número y la hora estén en su contra.

Grave, con un examen íntimo de cada uno, ha recorrido Magallanes la fila, calculando y recalculando sin cesar, en secreto, quién estaría de su parte en el momento decisivo y quién en contra. Sin que él lo advirtiera, el esfuerzo le ha surcado la frente de arrugas. Pero de pronto se disuelve la tensión, y no puede evitar sonreír. Dios mío, por poco lo había olvidado, a ese uno de más, a ese superfluo que llegó como caído del cielo en la última hora. Solo por pura casualidad se ha deslizado en esta abigarrada compañía de aventureros, ambiciosos, acaparadores de dinero y desesperados este italiano callado, modesto, jovencísimo, Antonio Pigafetta, miembro de un antiguo linaje noble de Vicenza. Llegado a Barcelona, a la corte de Carlos V, con el séquito del protonotario pontificio, oyó allí, siendo aún un imberbe caballero de Rodas, hablar de una misteriosa expedición que había de conducir, por una vía enteramente desconocida, a metas y zonas hasta entonces jamás alcanzadas. Ahora bien, Pigafetta había leído probablemente el libro de Vespucio sobre los «Paese novamente ritrovati», impreso en 1507 en su ciudad natal, Vicenza, donde Vespucio cuenta su afán «di andare e vedere parte del mondo e le sue meraviglie». Quizá también lo entusiasmara el muy leído «Itinerario» de su compatriota Lodovico Varthema; le agita poderosamente la idea de poder contemplar también él, por su propia cuenta, con sus propios ojos, algo de las cosas grandiosas y estremecedoras del océano. Carlos V, a quien dirige su petición de poder participar en esta misteriosa expedición, lo recomienda a Magallanes, y de pronto se yergue, entre todos estos navegantes, hombres de negocios y aventureros profesionales, un extraño idealista que no se aventura al peligro por gloria ni por dinero, sino por sincera pasión trotamundos, que, como diletante en el más hermoso sentido de la palabra —es decir, solo

por su diletto, por el puro gozo de ver, de conocer, de admirar, de maravillarse—, arriesga su vida por la aventura.

Pero, en verdad, será precisamente este hombre insignificante y superfluo quien se convierta, para Magallanes, en el participante más importante de su viaje. Pues ¿qué vale una hazaña si no es narrada? Ninguna hazaña histórica está ya consumada cuando se lleva a cabo, sino solo cuando se transmite a la posteridad. Lo que llamamos historia no representa en absoluto la suma de todas las hazañas significativas que jamás han ocurrido en el espacio y en el tiempo; la historia universal, la historia del mundo, abarca únicamente aquel pequeño fragmento iluminado que, por azar, fue esclarecido por una representación poética o erudita. Nada sería Aquiles sin Homero, sombra queda toda figura, y como ola vacía se disuelve toda hazaña en el mar inconmensurable de los sucesos sin el cronista que la fija, petrificándola, en su relato, o sin el artista que la moldea de nuevo y plásticamente. Así, también sabríamos poco de Magallanes y de su hazaña si solo tuviéramos la única década de Pedro Mártir, la escueta carta de Maximiliano Transilvano y los pocos apuntes secos y los diarios de navegación de los diferentes pilotos. Solo este pequeño caballero de Rodas, este hombre de más, este superfluo, ha llevado la hazaña de Magallanes a la vista de la posteridad.

Ahora bien, nuestro buen Pigafetta no era, desde luego, ni un Tácito ni un Livio. También en el arte de escribir, igual que en el de aventurero, no fue más que un diletante muy simpático. El conocimiento de los hombres no puede llamarse precisamente su fuerte; las tensiones anímicas más importantes entre Magallanes y los capitanes parece haberlas dormido enteramente a bordo. Pero justo porque a Pigafetta le importan poco las conexiones, observa con la mayor exactitud los detalles y los anota con la alegre pulcritud de un colegial que tiene que describir, como tarea escolar, su excursión dominical. No siempre es fiable; a veces se deja, con su ingenuidad, colar los embustes más descomunales por parte de los viejos pilotos, que reconocen en él enseguida al novato; pero todas estas pequeñas fábulas e imprecisiones las ha compensado Pigafetta

con creces mediante su curiosa minuciosidad al describir cada detalle; y el que se tomara incluso la molestia de interrogar a los patagones al modo Berlitz le trajo, de manera inesperada, al pequeño caballero de Rodas, la gloria histórica de haber compuesto el primer vocabulario escrito de palabras americanas. Pero aún le fue otorgado un honor mayor. Pues nada menos que Shakespeare se sirve, para su «Tempestad», de una escena del libro de viajes de Pigafetta, ¿y qué cosa más espléndida puede sucederle a un escritor mediocre que el que un genio tome algo de su obra perecedera para la suya imperecedera, y eleve así, en su ala de águila, un nombre insignificante hasta su esfera eterna?

Magallanes ha terminado su recorrido. Con la conciencia tranquila puede decirse: todo lo que un hombre mortal podía calcular y prever, lo ha calculado y meditado de antemano. Pero un viaje de aventura, un viaje de descubrimiento, exige poderes aún más altos que los medibles y ponderables en lo terrenal. Un hombre que intenta determinar con la mayor exactitud posible todas las probabilidades de éxito debe tener también en cuenta el desenlace más probable de tal viaje: la no-vuelta. Así, después de haber convertido su voluntad en obra terrenal, Magallanes redacta, dos días antes de la partida, su última voluntad.

Este testamento de Magallanes no puede leerse sin emoción. Pues, por lo general, quien redacta y firma su última voluntad conoce al menos aproximadamente el alcance de sus bienes. Pero ¿cómo podría Magallanes calcular siquiera de manera aproximada cuánto tiene que legar? Aún está escrito en las estrellas si dentro de un año será un mendigo o uno de los hombres más ricos de la tierra. Pues todo su patrimonio consiste únicamente en aquel contrato con la Corona. Si el viaje sale bien, si Magallanes encuentra el legendario «paso», si llega a las islas de las Especias y regresa de allí con carga abundante, entonces el que partió como pobre aventurero volverá a Sevilla convertido en un Creso. Si además descubre nuevas islas por el camino, a hijos y nietos les corresponderá, junto a toda esta riqueza, el título hereditario de gobernador y adelantado. Pero si su rumbo se extravía, si las naves se despedazan, entonces su mujer,

sus hijos, tendrán que implorar ante las iglesias, con las manos alzadas, la compasión de los piadosos, para no morir de hambre. Solo en manos de los poderes superiores, los mismos que rigen el viento y las olas, está la decisión. Y Magallanes, como católico ferviente, se inclina de antemano, humilde, ante la insondable voluntad de Dios. Antes que a los hombres y a las autoridades, se dirige por ello este conmovedor testamento al «altísimo y todopoderoso Dios, Nuestro Señor, que reina sin principio ni fin». En este testamento habla primero el cristiano, luego el hidalgo y, al final, solo entonces, el esposo, el padre.

Pero también en las disposiciones piadosas, un Magallanes no será nunca vago ni confuso, y el mismo asombroso arte de previsión que desplegó durante su vida lo aplica también a su vida póstuma. Todas las posibilidades están previstas y cuidadosamente graduadas. «Si esta mi vida presente hubiere de terminar y comenzar la eterna», desea «ser enterrado, a ser posible, en Sevilla, en el monasterio de Santa María de la Victoria, en sepultura propia». Si en cambio la muerte lo sorprendiera durante el viaje y no hubiera posibilidad de trasladar su cadáver a la patria, «que entonces se dé a su cuerpo el último descanso en la iglesia más cercana que esté dedicada a la Madre de Dios». Piadoso y preciso a un tiempo, el creyente cristiano reparte los legados religiosos. Una décima parte de aquel quinto estipulado en el contrato deberá corresponder, a partes iguales, al monasterio de Santa María de la Victoria, al monasterio de Santa María Monserrat y al monasterio de San Domingo de Oporto; mil maravedís, a la capilla de Sevilla donde recibió la sagrada comunión (antes de zarpar) y donde, Dios mediante, espera volver a recibirla (tras el feliz regreso). Un real de plata lo lega a la santa cruzada; otro real de plata, al rescate de cautivos cristianos de manos de los infieles; otro real, al hospital de leprosos de San Lázaro; un cuarto y un quinto, al Hospital de las Bubas y a la Casa de San Sebastián, para que los receptores de la limosna «rueguen allí a Dios Nuestro Señor por mi alma». Treinta misas se dirán sobre su cadáver, y durante los treinta días siguientes a su entierro se dirán otras tantas en Santa María de la Victoria. Además dispone «que en el día de mi

entierro se vista a tres pobres, dando a cada uno un sayo de paño gris, un bonete, una camisa y un par de zapatos, para que rueguen a Dios por mi alma. Y deseo que en ese día no solo se dé de comer a esos tres pobres, sino a otros doce más, para que también ellos supliquen a Dios por mi alma, y que se done un ducado de oro como limosna por las almas del purgatorio».

Después de que la Iglesia ha recibido así su piadosa parte de la herencia, cabría esperar que este último testamento se dirigiera por fin a la esposa y al hijo. Pero, de manera conmovedora, al hombre profundamente religioso le preocupa aún más la suerte de su esclavo Enrique. Quizá su conciencia ya sintiera antes escrúpulos sobre si un verdadero cristiano podía llamar propiedad suya a un esclavo, y más aún a uno que había recibido el bautismo cristiano y se había convertido con ello en un hermano de fe, en un ser con alma inmortal, igual que si fuera un pedazo de tierra o una prenda de vestir. Pero Magallanes no quiere en modo alguno presentarse ante Dios con semejante desasosiego del alma; por ello dispone que «desde el día de mi muerte, mi cautivo y esclavo Enrique, nacido en la ciudad de Malaca y de unos veintiséis años de edad, quede libre de toda obligación de esclavitud o servidumbre, y pueda entonces hacer y disponer de sí según su voluntad. Deseo además que de mi herencia se le entreguen diez mil maravedís en dinero efectivo para su sustento. Le aseguro esta herencia porque se ha hecho cristiano, y para que ruegue a Dios por la salvación de mi alma».

Solo entonces, después de haber pensado con fervor en la vida futura y de haber previsto «las buenas obras que también para el más pecador pueden servir de intercesión en el Juicio Final», se dirige Magallanes en su testamento a la familia. Pero también aquí la preocupación por el dinero y los bienes queda precedida por la disposición sobre algo inmaterial: la conservación de su escudo de armas y de su nombre noble; hasta el segundo o tercer grado dispone Magallanes quién, en caso de que su hijo —ioscuro presentimiento!— no le sobreviviera, podría llevar sus «armas», su escudo. Igual que el cristiano, también el hidalgo anhela con fervor, en este último testamento, la inmortalidad.

Solo entonces reparte Magallanes su fortuna —todavía flotando entre el viento y las olas— entre su esposa y su hijo; con letra firme y rígida, erguida como él mismo, firma el almirante la hoja: «Hernando de Magallanes». Pero el destino no se deja atar con un plumazo, ni aplacar con votos: más fuerte es su voluntad imperiosa que el deseo más ferviente de un hombre. Ni una sola de todas las disposiciones tomadas por Magallanes llegará a cumplirse; una hoja vacía e inútil quedará siendo el último testamento de Magallanes. Quienes nombró herederos no heredarán; los pobres a quienes recordó no serán consolados; su cuerpo no será enterrado en el lugar solicitado, y su escudo de armas se perderá. Solo la gesta que él mismo llevó a cabo sobrevivirá al navegante del mundo, y únicamente la humanidad entera tendrá que agradecerle una herencia.

El último deber en la patria está cumplido. Ahora llega la despedida. Temblando, se yergue ante él la mujer con quien, durante un año y medio, ha sido por primera vez en su vida verdaderamente feliz. Sostiene en sus brazos al hijo que le ha dado; los sollozos sacuden su vientre, una vez más bendecido. La abraza una vez más, por última vez, y luego estrecha la mano a Barbosa, a quien arrebató para su aventura a su único hijo! Luego, deprisa, para no ablandarse ante las lágrimas de la mujer abandonada, baja en la barca hasta Sanlúcar, donde la flota lo espera. Una vez más recibe Magallanes, junto con toda la tripulación, la comunión en la pequeña iglesia de Sanlúcar, tras haberse confesado. Al amanecer —es martes, 20 de septiembre de 1519, y será una fecha de la historia universal— las anclas suben entre chirridos, las velas flamean, los cañones truenan hacia la tierra que se desvanece: ha comenzado el viaje de descubrimiento más largo, la aventura más audaz de la historia de la humanidad.

LA BÚSQUEDA INFRUCTUOSA

20 de septiembre de 1519 - 1 de abril de 1520

El 20 de septiembre de 1519, la flota de Magallanes se había alejado del continente. Pero España empieza ya, en aquellos años, a extenderse mucho más allá de Europa; cuando, seis días después, las cinco naves hacen escala en las islas Canarias, en Tenerife, para reponer las provisiones de agua fresca y víveres, se encuentran todavía dentro del territorio soberano de Carlos V. Una vez más se les permite a los navegantes del mundo pisar con sus pies la buena y firme tierra patria, respirar una vez más dentro de su propio ámbito lingüístico, antes de proseguir rumbo a lo desconocido.

Pero pronto termina este último descanso permitido. Magallanes ya se dispone a zarpar de nuevo, cuando llega, haciendo señas ya desde lejos, una carabela procedente de España que le trae a Magallanes un mensaje secreto de su suegro Diego Barbosa. Como suele ocurrir, un mensaje secreto significa a la vez una mala noticia. Barbosa advierte a su yerno de que tiene noticias seguras de un pacto secreto entre los capitanes españoles a bordo para negarle obediencia a Magallanes durante la travesía; la cabeza de la conjura sería Juan de Cartagena, primo del obispo de Burgos. Magallanes no tiene motivo alguno para dudar de la honradez y la exactitud de esta advertencia; confirma con demasiada precisión la oscura amenaza de aquel espía, Álvarez: «que habían sido enviados otros con órdenes contrarias, pero que él no lo sabría hasta que fuera demasiado tarde para su honor». Pero los dados ya están echados, y la dureza de Magallanes se vuelve aún más dura ante el peligro

manifiesto. Orgullosa, escribe de vuelta a Sevilla que, pase lo que pase, perseverará en su servicio al Emperador y empeña su vida como prenda. Sin dejar traslucir ante nadie a bordo la sombría y demasiado cierta advertencia que le había traído aquella carta —la última que recibirá en toda su vida—, ordena levar anclas, y pocas horas después el Pico de Tenerife se desvanece ya en la lejanía. La mayoría de ellos ha visto por última vez la tierra patria.

La tarea más difícil de Magallanes, entre todas las dificultades de esta travesía, consiste en mantener siempre unidos, como un grupo compacto, a los cinco veleros, que tienen un tonelaje completamente distinto y cada uno una velocidad de navegación diferente: si uno solo se pierde de vista, queda perdido para la flota en el inmenso océano sin caminos. Ya antes de la partida, Magallanes había elaborado, de acuerdo con la Casa de Contratación, un sistema especial para mantener un contacto constante. Es cierto que a los contramaestres, capitanes de barco y pilotos se les ha comunicado la «derota», el rumbo general de la travesía, pero en alta mar no ha de valer entonces otra orden que la de seguir sencillamente la estela de la «Trinidad», la nave capitana que va en cabeza. De día, este mero seguimiento no supone ninguna exigencia especial; incluso en una fuerte tormenta, los barcos pueden mantenerse siempre a la vista unos de otros; más difícil resulta, en cambio, de noche, que los cinco veleros permanezcan constantemente en contacto, y un sistema de comunicación especialmente ideado mediante señales luminosas debe mantener ese enlace. Al caer la noche se enciende en la popa de la «Trinidad» una antorcha de madera dentro de un farol, para que los barcos que la siguen no pierdan de vista a la «Capitana», que marca el rumbo. Pero si en la «Trinidad» se encienden, además de la antorcha de madera, otras dos luces, con ello se indica a los demás barcos que deben navegar más despacio o virar de bordo a causa de un viento desfavorable. Tres luces significan que hay que esperar una racha de viento y aconsejan recoger la vela baja; cuatro luces, arriar todas las velas. Un fuego inquieto y parpadeante en la nave almiranta, o disparos de cañón, advierten a los barcos que la

siguen que deben tener cuidado, pues cabe temer bajíos o bancos de arena en las cercanías; de este modo queda elaborado, para todas las contingencias o accidentes imaginables, un ingenioso sistema de señales mediante un lenguaje de fuego nocturno.

Pero cada señal de este primitivo telégrafo luminoso debe ser respondida de inmediato y de la misma manera por cada uno de los barcos, para que el capitán general sepa si sus órdenes han sido entendidas y cumplidas; además, cada tarde, poco antes de que caiga la noche, cada uno de los cuatro barcos debe acercarse a la nave capitana para saludar al almirante con las palabras: «Dios vos salve señor capitán-general y maestre é buena compañía», y recibir las órdenes para el turno de las tres guardias nocturnas. Gracias a este parte diario de los cuatro capitanes ante el almirante, la disciplina parece garantizada desde el primer día; la nave capitana guía y los demás barcos siguen, el almirante ordena el rumbo y los demás capitanes han de tomarlo sin pregunta ni queja.

Pero precisamente el que el mando esté así, tan férreo y autoritario, en manos de un solo hombre, y que este portugués taciturno, aferrado a sus secretos, los haga presentarse cada día como a reclutas y, tras recibir la orden, los despache de nuevo como si fueran meros peones, disgusta a los capitanes de los otros cuatro barcos. Sin duda habían esperado —y hay que decirlo: no sin razón— que Magallanes se hubiese mostrado en España tan reservado y misterioso con toda información sobre el verdadero objetivo del viaje solo porque no quería exponer el secreto del «paso» al chismorreó y al espionaje; pero que en alta mar ya no mantendría esa cautela, que los convocaría a bordo de la nave almiranta y les expondría por fin, con sus cartas en la mano, el plan hasta entonces celosamente silenciado. En vez de eso, ven a Magallanes volverse todavía más callado, más frío, más inaccesible. No los convoca a bordo, no les pregunta su opinión, no pide ni una sola vez consejo a ninguno de los experimentados capitanes. Solo a la bandera de día, solo al farol de noche, tienen que seguirlo dócil y obedientemente, como el perro a su amo. Durante algunos días, los oficiales españoles aceptan con calma la callada naturalidad con que Magallanes navega delante de

ellos sin decir palabra. Pero cuando el almirante, en lugar de navegar directamente hacia el suroeste, rumbo a Brasil, toma un curso más meridional que el previamente acordado y se mantiene pegado a la costa de África hasta Sierra Leona, Juan de Cartagena plantea abiertamente, durante el parte vespertino, la pregunta de por qué se ha cambiado el rumbo en contra de las instrucciones dadas originalmente.

Esta pregunta abierta no supone en modo alguno una insolencia por parte de Juan de Cartagena (y es necesario subrayarlo expresamente, porque en la mayoría de los relatos, para exculpar a Magallanes, se presenta a Juan de Cartagena desde el principio como un traidor redomado). Hay que calificarlo de simplemente lógico y del todo legítimo que la conjunta persona nombrada por el rey, que el capitán de la nave mayor y veedor de la Corona española, pregunte cortésmente al comandante en jefe por qué se había cambiado en realidad el rumbo previsto. Además, Juan de Cartagena tiene razón también en el sentido náutico, pues el rumbo recién ordenado resultará ser un completo rodeo, que sin duda le costó a la flota catorce días superfluos. No se sabe qué razones movieron a Magallanes a cambiar la ruta. Quizá navegó tan al sur a lo largo de la costa de África, hasta Guinea, para «tomar barlavento» allí —un secreto técnico de la navegación portuguesa que los españoles no conocían—, es decir, «captar el viento alisio adecuado»; o quizá se apartó del rumbo habitual porque prefería esquivar a los barcos que, según se decía, el rey Manuel de Portugal había ordenado enviar a Brasil para apresar su flota. En cualquier caso, a Magallanes le habría resultado fácil explicar de manera leal y colegiada a los demás capitanes los motivos de su cambio de rumbo. Pero a Magallanes no le importa este caso concreto, sino un principio. No se trata de unas millas más al suroeste o al sursuroeste, sino de una afirmación que debe garantizar desde el principio la disciplina de la flota. Si realmente hay conspiradores a bordo, como le informó su suegro, prefiere conocerlos cara a cara. Si realmente existen instrucciones ambiguas que le han ocultado, deben aclararse sin ambigüedad, y precisamente en favor de su

autoridad. Por eso le viene extraordinariamente bien que sea precisamente Juan de Cartagena quien le pida cuentas, pues ahora ha de dirimirse si este hidalgo español está a su mismo nivel o subordinado a él. Este vínculo jerárquico se ha vuelto, en efecto, algo ambiguo. Originalmente, el Emperador había enviado a Juan de Cartagena como veedor general, y en esa calidad, así como en la de capitán del «San Antonio», habría estado subordinado al almirante sin derecho a ser consultado ni a opinar. Pero la situación cambió cuando Magallanes apartó a su socio Faleiro y, en su lugar, Juan de Cartagena fue nombrado «conjuncta persona», pues «conjuncta» significa precisamente asociado, adjunto. Ambos pueden ahora invocar un documento real: Magallanes, el suyo, que le atribuye con claridad el mando único y supremo de la flota; Juan de Cartagena, la «cédula» que le ordena «velar por ello en caso de advertir alguna negligencia y faltar la perspicacia o la prudencia de los demás». Pero ¿tiene esta conjuncta persona también derecho a exigir cuentas al almirante? Magallanes no quiere dejar esta cuestión en suspenso ni un solo instante. Y por ello responde a la primera pregunta de Juan de Cartagena con la brusca respuesta de que «nadie tenía que exigirle explicaciones y todos debían simplemente seguirlo» (que le siguiesen y no le pidiessen mas cuenta).

Esto es brusco; pero Magallanes prefiere golpear enseguida con el garrote antes que amenazar largamente o pactar. Con ello se les dice claramente a los capitanes españoles (y quizá conspiradores), sin rodeos: «No os hagáis ilusiones, yo mantengo el timón férreamente y en solitario en mis manos». Pero, aunque era un puño firme, torvo, duro, a la mano de Magallanes le faltaban sin embargo algunas buenas cualidades, y una sobre todo: la de suavizar con habilidad allí donde había apretado con demasiada violencia. Magallanes nunca aprendió el arte de decir las cosas duras de manera amable, de entenderse de un modo cordial y abierto con superiores o con subordinados. Así, desde el principio tuvo que surgir en torno a este hombre, que era un centro de energía de primer orden, un ambiente tenso, hostil, resentido, y ese malestar latente había de agudizarse en la medida en que el cambio de

rumbo censurado por Juan de Cartagena se revelaba efectivamente como un error manifiesto de Magallanes. La captura del viento no ha salido bien: durante dos semanas los barcos se detienen e inmovilizan en un mar sin viento. Luego caen de nuevo en tormentas tan violentas que, según el relato romántico de Pigafetta, solo se salvan gracias a la aparición luminosa del Corpo Santo, los cuerpos santos de los patronos san Anselmo, san Nicolás y santa Clara (el fuego de San Telmo). Catorce días se pierden por el caprichoso cambio de rumbo de Magallanes, y finalmente Juan de Cartagena ya no puede ni quiere contenerse más. Puesto que Magallanes desprecia el consejo, puesto que no tolera la crítica, toda la flota ha de ver cuán poco respeto siente él, Juan de Cartagena, por este pésimo marino. Es cierto que, como siempre, también aquella noche su barco, el «San Antonio», se acerca obedientemente a la «Trinidad» para el parte, a fin de recibir las órdenes de Magallanes. Pero, por primera vez, Juan de Cartagena no se presenta en persona en la cubierta de su barco para el saludo reglamentario. Envía en su lugar al contramaestre, y este saluda al almirante con las palabras: «Dios vos salve, señor capitan y maestro».

Magallanes no se hace ilusiones ni un solo minuto de que este saludo defectuoso sea un descuido involuntario, un simple error casual. Si precisamente Juan de Cartagena hace que se le llame solo capitán (capitán) y no almirante (capitán general), con ello se quiere decir, ante toda la flota, que la «conjunta persona» Juan de Cartagena no reconoce a Magallanes como su superior. Inmediatamente hace saber a Juan de Cartagena que espera ser saludado en lo sucesivo de la manera correcta y debida. Pero también Juan de Cartagena levanta ahora la visera. Envía fríamente la respuesta de que lo lamenta. Esta vez lo había hecho saludar todavía por el mejor hombre del barco; la próxima vez podría hacerlo también su grumete. Durante tres días, el «San Antonio» — de manera bien visible para toda la flota — suspende todo saludo ulterior, para demostrar a todos los demás que su capitán no reconoce la dictadura ilimitada del comandante portugués. Completamente abierto —y esto honra a Juan de Cartagena, que

nunca fue, como tantas veces se lo ha presentado, un traidor solapado y rastrero—, el hidalgo español arroja el guante de hierro a los pies del portugués.

Nunca se conoce mejor el carácter de un hombre que por su comportamiento en los instantes decisivos. Es siempre el peligro el que hace salir a la luz las fuerzas y facultades más ocultas de una persona; todas esas cualidades ensombrecidas que, a temperatura más templada, permanecen por debajo del umbral de lo mensurable, solo se perfilan de verdad, de manera plástica, en esos momentos críticos. La reacción de Magallanes ante el peligro sigue siendo siempre la misma. Cada vez que se trata de grandes decisiones, Magallanes se vuelve, de un modo inquietante, callado y frío. Se congela, por así decirlo. Ni el más grosero de los insultos hace que se enciendan sus pupilas, ensombrecidas tras las pobladas cejas, ni un solo nervio se estremece en torno a su boca oculta. Domina por completo su temperamento, pero esa frialdad le vuelve las cosas transparentes como el cristal; mientras se empareda en su gélido silencio, es cuando mejor piensa y calcula sus planes. Jamás en su vida ha asestado Magallanes un golpe con precipitación o arrebató; siempre se acumula, como una nube, un silencio largo, sordo y oscuro, antes de que caiga el rayo.

También esta vez calla Magallanes; quien no lo conozca —y los españoles todavía no lo conocen— podría pensar que ha pasado por alto el desafío de Juan de Cartagena. En realidad, Magallanes se está armando ya para el contragolpe. Sabe que no puede arrancar por la fuerza de su puesto, en medio del mar abierto, al capitán de un barco mayor y mejor artillado. ¡Paciencia, pues, paciencia! ¡Mejor mostrarse embotado, mostrarse indiferente! Así calla Magallanes ante la ofensa, como solo él sabía callar: con el fervor de un fanático, con la tenacidad de un campesino y la pasión de un jugador. Sereno, se le ve pasear de un lado a otro por la «Trinidad», al parecer absorto por completo en los sucesos más triviales y cotidianos del barco. Que falte por completo el saludo y el buenas noches del «San Antonio» no parece contrariarle, y con cierta sorpresa observan los capitanes en este hombre enigmático incluso

una repentina inclinación a la conciliación: por primera vez, con motivo de la grave falta moral de un soldado, el almirante convoca a los cuatro capitanes a su nave para deliberar con él. Así que, al fin, le habrá resultado incómodo, piensan ellos de inmediato, estar enemistado con todos sus compañeros. Al fin habrá comprendido, desde que su rumbo se reveló equivocado, que es mejor consultar a capitanes viejos y experimentados que tratarlos como una quantité négligeable. También Juan de Cartagena sube a bordo de la nave almirante, y como por fin se le concede la ocasión, largamente negada, de una discusión razonada, repite su pregunta de por qué había cambiado Magallanes el rumbo. Magallanes permanece del todo frío, conforme a su carácter y también a su intención premeditada; no puede sino convenirle que Cartagena, ante su actitud desabrida, se vaya excitando cada vez más. Como funcionario supremo del rey, Cartagena cree tener derecho a la crítica libre, y al parecer ha hecho de ello un uso abundante; al final debió de llegar incluso a un estallido violento, a una especie de abierta negativa a obedecer. Y precisamente ese estallido de insubordinación abierta es lo que el buen psicólogo que es Magallanes había previsto y necesitaba para sus fines. Porque ahora sí puede golpear. Al punto hace uso de la justicia sin restricciones que Carlos V le ha conferido. Agarra a Juan de Cartagena por el pecho con las palabras: «Sed preso», «Sois mi prisionero», y ordena a su alguacil (el maestre de armas y oficial de policía) que reduzca al sedicioso.

Consternados, los demás capitanes españoles se quedan mirando fijamente. Hace apenas unos minutos estaban por entero de parte de Juan de Cartagena; también ahora siguen, en su fuero interno, con su compatriota y contra el extranjero prepotente. Pero la rapidez del zarpazo, la energía demoníaca con que Magallanes agarró a su adversario como a un criminal y lo hizo apresar, ha paralizado su voluntad. En vano los exhorta Juan de Cartagena a que acudan en su ayuda. Ninguno se atreve a dar un paso, ninguno se atreve siquiera a levantar la mirada contra aquel hombre robusto y fornido que, por primera vez, dejaba prorrumpir algo de su inquietante

energía desde el cerrado vallado de su silencio. Solo cuando se dispone a conducir a Juan de Cartagena a las casamatas, se dirige uno de ellos a Magallanes y le suplica, con toda sumisión, que no haga echar cadenas a Juan de Cartagena, por ser hidalgo español. Basta con que se le entregue, bajo palabra de honor, como prisionero a uno de ellos. Magallanes accede a esta propuesta, aunque solo bajo la condición de que Luis de Mendoza, a quien confía la custodia de Juan de Cartagena, se comprometa bajo juramento a tenerlo en todo momento a disposición del almirante. Con esto queda todo resuelto. Una hora después, otro oficial español, Antonio de Coca, toma el mando del «San Antonio»; correcto e impecable, saluda esa misma noche al «capitán general» desde su barco, y el viaje prosigue sin más incidentes. El 29 de noviembre, un grito desde la cofa anuncia la costa brasileña, que avistan, sin desembarcar, cerca de Pernambuco; por fin, el 13 de diciembre, tras once semanas de navegación ininterrumpida, los cinco barcos entran en la bahía de Río de Janeiro.

La bahía de Río de Janeiro, sin duda no menos espléndida en su paisaje en aquellos días remotos que hoy en su esplendor urbano, debió de parecerle a la tripulación extenuada un verdadero paraíso. Río de Janeiro, bautizada así por San Jenaro, porque fue descubierta en ese día del calendario, y llamada Río por error, porque tras el entramado de islas se sospechaba la desembocadura de un poderoso río, se hallaba entonces ya dentro de la esfera de posesión portuguesa. Conforme a su instrucción, Magallanes debería, pues, abstenerse de desembarcar. Pero los portugueses todavía no han levantado ningún asentamiento, todavía no amenaza ninguna fortaleza con cañones defensivos, todavía esta bahía multicolor es en realidad tierra de nadie; sin cuidado pueden las naves españolas deslizarse ante las islas encantadoras que resguardan la floreciente playa, y fondear sin ser molestadas. Apenas se acercan los botes de desembarco, los indígenas se apresuran a salir de sus chozas y de los bosques y reciben con curiosidad y sin recelo a los soldados acorazados. Se muestran del todo bondadosos y confiados, aunque más tarde Pigafetta habrá de saber, para su disgusto, que como

bravos caníbales ensartan de cuando en cuando a los enemigos muertos y se cortan luego, como de un buey cebado para la fiesta, los mejores trozos asados. Pero contra los divinos forasteros blancos los guaraníes no muestran apetito alguno de esa especie. Así quedan los soldados dispensados de tener que usar los engorrosos arcabuces y las pesadas lanzas.

Al cabo de pocas horas comienza ya un animado trueque. Y ahora sí que el buen Pigafetta está en su elemento. Durante las once semanas de travesía, el ambicioso cronista no había encontrado gran cosa que narrar; apenas pudo fantasear un par de historietas de tiburones y pájaros extraños. El apresamiento de Juan de Cartagena parece habersele pasado por alto durmiendo, pero ahora apenas tiene plumas suficientes en su plumero para anotar en su diario todas estas maravillas. De la escena portentosa no da, ciertamente, ninguna imagen, lo cual no debe reprochársele, pues la descripción de la naturaleza no sería inventada hasta tres siglos después por Jean-Jacques Rousseau; en cambio, le ocupan sobremanera las frutas nuevas, la piña, «que se parece a las grandes piñas de pino redondas, pero que sabe extraordinariamente dulce y exquisita», luego la «batata», que le parece semejante a las castañas, y la «caña dulce», es decir, la caña de azúcar. El buen muchacho no cabe en sí de entusiasmo por lo espantosamente barato que este pueblo necio les vende los víveres. Por un simple anzuelo de pescar, los pardos incautos dan cinco o seis gallinas; por un peine, dos gansos; por un espejito, diez papagayos de espléndidos colores; por unas tijeras, tantos pescados que una docena de hombres puede saciarse con ellos. Por un solo cascabel (y recordemos que los barcos llevan nada menos que veinte mil) acarrean una pesada cesta de batatas; por un rey sucio de una vieja baraja consigue incluso cinco gallinas, creyendo aún los guaraníes haber engañado al inexperto caballero de Rodas. También cotizan a un precio gratamente bajo las muchachas jóvenes, que, como escribe Pigafetta con delicadeza, «no llevan más vestido que su propio cabello»; por un cuchillo o un hacha se obtienen enseguida dos o tres de por vida.

Mientras Pigafetta se afana así con su cuaderno de notas haciendo de reportero, y los marineros pasan el tiempo comiendo, pescando y con las complacientes muchachas morenas, Magallanes solo piensa en proseguir la travesía. No puede sino convenirle que la tripulación se anime de nuevo, pero mantiene al mismo tiempo una disciplina severa. Consciente de su deber para con el rey de España, prohíbe a lo largo de toda la costa brasileña la compra de esclavos, así como cualquier acto de violencia, para que los portugueses no tengan pretexto alguno con que presentar quejas.

Esta conducta leal le trae a Magallanes todavía un éxito particular. Como no se les inflige el menor agravio, los indígenas pierden todo recelo; en tropel acude siempre el buen pueblecillo infantil cuando se celebra solemnemente la misa en la playa. Contemplan curiosos las extrañas ceremonias, y como ven que los forasteros blancos, de quienes creen que les han traído la lluvia tan largamente anhelada, doblan la rodilla ante una cruz alzada en alto, se arrodillan ellos también con las manos juntas, lo cual los piadosos españoles interpretan ya como señal segura de que habrían acogido en sí, sin saberlo, el misterio de la fe cristiana. Cuando, tras trece días de estancia, a finales de diciembre, la flota abandona la bahía inolvidable de amplio contorno, Magallanes puede proseguir su rumbo con la conciencia más tranquila que otros conquistadores de aquella época. Pues si bien aquí no le fue dado conquistar tierra alguna para su emperador, sí ganó, como cristiano devoto, nuevas almas para su Señor celestial. A nadie se le ha hecho en estos días el menor daño, ninguno de los confiados habitantes ha sido arrancado por la fuerza de su tierra y de su hogar. En paz llegó Magallanes, en paz se despidió.

A disgusto han dejado los marineros el paradisíaco Río de Janeiro, a disgusto navegan, sin poder desembarcar, a lo largo de las seductoras costas del Brasil. Pero Magallanes ya no puede concederles más descanso. Una impaciencia secreta y ardiente empuja con ímpetu a aquel hombre, por fuera tan inmovible, hacia ese «paso» que, según el mapa de Martin Behaim y aquel informe, supone situado en un punto determinado. Ese pasaje

debería abrirse, si eran ciertos aquellos relatos de los pilotos portugueses y las indicaciones de latitud señaladas en el mapa de Martin Behaim, inmediatamente detrás del cabo Santa María, y por eso Magallanes pone rumbo sin demora, por lo pronto, hacia esa meta. Por fin, el 10 de enero, ven alzarse desde una llanura interminable una pequeña colina, a la que llaman Montevidi (hoy Montevideo). Y, huyendo del peor de los temporales, se refugian en la enorme bahía marina que, al parecer, se extiende sin fin hacia el oeste.

Esta enorme bahía marina no es en realidad otra cosa que la desembocadura del Río de la Plata. Pero Magallanes no lo sospecha. Solo ve, con una satisfacción íntima, apenas contenida, cómo, exactamente en el lugar que aquellos informes secretos le habían prometido, fluyen hacia el oeste masas de agua ingentes; ese debe de ser el estrecho buscado, el estrecho prometido que había visto señalado en el mapa de Martin Behaim. Tierra y situación parecen coincidir exactamente con aquellas descripciones que había recibido de sus desconocidos informantes en Lisboa; sin duda es este el «Calfo» por el que, según la Newen Zeytung auss Presillg Landt, quisieron los portugueses poner rumbo al oeste hace veinte años. Pigafetta confirma expresamente que también todos los demás a bordo estaban unánimemente convencidos de que, con esta magnífica y ancha vía de agua, se había hallado por fin el ansiado paso. «Si era creduto una volta esser questo un canal che mettesse nel Mar del Sur»; pues, a diferencia de las adormecidas desembocaduras del Rin, del Po, del Ebro, del Tajo, donde al menos se distinguen todavía con claridad las orillas a derecha e izquierda, se extiende aquí, sin fin, la inmensidad de las aguas; otro Gibraltar, otro canal de la Mancha, otro Helesponto debe de comenzar con esta bahía, uniendo océano con océano. Y confiando por completo en su jefe, ya sueñan con haber cruzado en pocos días este nuevo estrecho y alcanzar así el otro mar del sur, el legendario «Mar del Sur», que lleva hacia la India, hacia el Japón, hacia China, que lleva a las islas de las Especies, ial otro lado, al otro lado, hacia los tesoros de Golconda y toda la riqueza de la tierra!

Que también Magallanes, desde el primer día, al contemplar aquellas masas de agua gigantescas, vivía por entero en la certeza de haber encontrado aquí el paso soñado, lo demuestra la tenacidad con que busca aquí, y precisamente aquí, el «paso». Quince días enteros pasa, o mejor dicho, pierde, en la desembocadura del La Plata en una búsqueda inútil. Apenas amaina un poco la tempestad que los había asaltado nada más llegar, Magallanes divide la flota. Los barcos más pequeños son enviados por el supuesto canal hacia el oeste (en realidad, río arriba). Los dos grandes barcos, en cambio, bajo su mando personal, ponen rumbo al mismo tiempo, cruzando la desembocadura del La Plata, hacia el sur, «por ver si había pasage», con el fin de explorar también en esa dirección hasta dónde llevaba en realidad el camino tan buscado. Despacio, con esmero, mide todo el contorno de la bahía hacia el sur, mientras los barcos pequeños están de camino hacia el oeste. ¡Pero amarga decepción! Tras quince días de agitado pilotaje en «Montevidi», resplandecen por fin las velas de los barcos que regresan. Pero ningún gallardete ondea alegre en el mástil, y los capitanes traen una noticia demoledora: esta enorme vía de agua, que ellos mismos habían tenido precipitadamente por el canal buscado, no es otra cosa que un río de agua dulce, desmesuradamente caudaloso, al que, en memoria de Juan de Solís —que también aquí había buscado el camino a Malaca y en su lugar había hallado la muerte—, bautizan provisionalmente como Río de Solís (solo más tarde se le llamará Río de la Plata).

Ahora le toca a Magallanes tensar los músculos con firmeza de hierro. Ni uno solo de los capitanes, ni uno solo de la tripulación debe notar qué golpe tan mortal ha sufrido su seguridad interior por esta decepción. Pues una cosa sabe ya el almirante: aquel mapa de Martin Behaim era falso, aquellas noticias de los portugueses sobre el paso supuestamente descubierto, un error precipitado. Engañosas eran las informaciones sobre las que había construido todo su plan de circunnavegación del mundo, erróneos todos los cálculos de Faleiro, falsas sus propias afirmaciones, falso lo que había prometido al rey de España y a sus consejeros. Si es que este paso existe

siquiera —y por primera vez debe pensar en ese «siquiera» quien hasta ahora había estado tan férreamente convencido—, tiene que hallarse más al sur, más profundamente. Pero poner rumbo al sur no significa navegar al encuentro del calor, sino, puesto que hace tiempo que han cruzado el ecuador, acercarse de nuevo a las zonas polares. Febrero y marzo no significan, al otro lado del ecuador, como en las zonas patrias, el fin del invierno, sino, por el contrario, su comienzo. Si, por tanto, no se abre pronto ahora un camino hacia el mar del sur, si no se descubre pronto el «paso» aquí buscado en vano, entonces la estación propicia para circunnavegar Sudamérica se habrá perdido definitivamente, y solo quedarán dos posibilidades: o bien regresar a zonas más cálidas, o bien invernar en algún lugar de por aquí.

Pensamientos sombríos deben de haber ensombrecido el alma de Magallanes desde ese instante en que los barcos de reconocimiento regresaron decepcionados. Y así como en el espacio interior de su corazón, también en el espacio exterior se ensombrece el mundo. Cada vez más hostil, cada vez más desnuda y vacía se muestra la costa, cada vez más sombrío el cielo. Apagada la luz blanca, la luz austral, ensombrecido en gris amontonamiento de nubes el cenit azul. ¡Desaparecidos los bosques tropicales con su aroma bochornoso y dulce, que aún acariciaba a los barcos que se acercaban mucho más allá de la costa! ¡Desvanecido para siempre el amable paisaje del Brasil y sus árboles exuberantes, cargados de frutos, las palmeras ondulantes, los animales de vivos colores, los hospitalarios hombres y mujeres morenos! Aquí solo se pavonean en la playa arenosa y desnuda unos pingüinos, que se alejan contoneándose con temor en cuanto uno se les acerca; torpes y perezosos, se revuelcan los lobos marinos sobre los arrecifes. Fuera de eso, no quiere mostrarse ningún ser vivo en toda la extensión, hombres y animales parecen extinguidos en aquella desolación que oprime el corazón. Una sola vez huyen por tierra, en desordenada fuga, unos hombres grandes y salvajes, envueltos por entero en pieles como esquimales. Pero ni los cascabeles ni los gorros de colores que se les tienden logran atraerlos. Hostiles y esquivos,

echan a correr en cuanto se intenta acercárseles, y resulta vano todo intento de hallar rastro alguno de su morada.

Cada vez más penosa, cada vez más lenta se vuelve la travesía, pues Magallanes mantiene inexorablemente el rumbo pegado a la costa. Cada pequeña bahía, cada puerto diminuto es explorado a fondo y sondeado con la sonda de plomo. Es cierto que Magallanes ya no confía, desde hace tiempo, en aquel mapa misterioso que primero lo sedujo hacia el viaje y luego, durante el viaje, lo traicionó. Pero acaso ocurra, con todo, el milagro de que de pronto, en un lugar insospechado, aparezca el «paso», y de que aún puedan cruzar hacia el «Mar del Sur» antes de que comience el invierno. Se percibe con claridad cómo aquel a quien ha invadido la incertidumbre se aferra a esta única, a esta última esperanza: quizá el mapa y aquellos portugueses solo se hubiesen equivocado en la determinación de la latitud, y el estrecho buscado se hallara unas cuantas millas más al sur de lo que afirmaban sus fanfarronadas. Cuando, el 24 de febrero, la flota se acerca de nuevo a una bahía ancha e interminable, el golfo de San Matías, la esperanza se aviva una vez más, como la llama de una vela sorprendida por la tormenta. Al instante hace Magallanes que los barcos más pequeños vuelvan a adelantarse, «viendo si había alguna salida para el Maluco», para ver si no estaría acaso allí el ansiado punto de acceso a las Molucas. ¡Pero de nuevo nada! ¡De nuevo solo una bahía cerrada! Igual de en vano se exploran otras dos bahías, la Bahía de los Patos, así llamada por los muchos pingüinos, y la Bahía de los Trabajos (en recuerdo de las terribles penalidades que allí sufrió la tripulación al desembarcar). Pero solo los cadáveres de lobos marinos abatidos traen de vuelta a los medio helados, y no el mensaje anhelado.

Más adelante, pues, más adelante prosigue bajo el cielo ensombrecido la travesía a lo largo de la costa. Cada vez más espantosa se vuelve la desolación, cada vez más cortos los días, cada vez más largas las noches. Ya no se deslizan los barcos en un azul suave, mecidos con dulzura por una brisa ligera: tormentas heladas desgarran ahora con furia las velas, nieve y granizo restallan

con blancos granos, gris y peligroso se encrespa el mar. La flota necesita dos meses para arrancarle al tiempo hostil el pequeño trecho que va del Río de la Plata hasta el puerto San Julián. Casi a diario debe la tripulación luchar contra huracanes, los infames «pamperos» de aquella región, las bruscas ráfagas de viento que destrozan los mástiles y arrancan las velas; se vuelve más frío, se vuelve más sombrío de día en día, y aun así, aun así, el «paso» sigue sin aparecer. Cruelmente se vengan ahora las semanas perdidas. Pues mientras la flota exploraba cada rincón y cada bahía, el invierno se le había adelantado corriendo. Ahora se yergue ante ellos, el enemigo más maligno, más peligroso, y cierra el camino con tempestades. Medio año se ha malgastado, y Magallanes no se sabe más cerca de su verdadero objetivo que el día en que zarpó de Sevilla.

Poco a poco empieza la tripulación a mostrar abiertamente su desasosiego; todos sienten por instinto que algo no marcha bien. ¿Acaso no les contaron en Sevilla, al enrolarlos, que el viaje se dirigía a las islas de las Especies, hacia el sur más radiante, hacia un mundo paradisíaco? ¿Acaso no les describió el esclavo Enrique su tierra natal como un país de Jauja, donde se recogen del suelo sin esfuerzo, con la mano desnuda, las especias más preciadas? ¿Acaso no les prometieron riqueza y un pronto regreso a casa? En vez de eso, este taciturno y sombrío los conduce a desiertos cada vez más fríos y miserables. En un breve y pequeño arco se cuele a veces un sol sin fuerza, amarillento, entre las nubes, pero por lo general el cielo está por completo encapotado, y el aire sabe a nieve. Con mano fría les afeita el viento con brusquedad las mejillas y penetra helado a través de las ropas hechas jirones; ya se les hielan las manos cuando intentan agarrar las cuerdas heladas, y el aliento se cuaja en humo ante la boca. Y con todo esto: ¡qué desolación por todas partes, qué cruel desconsuelo! Hasta los caníbales han huido aquí del frío. Cuando desembarcan, no encuentran ni animal ni fruto alguno, salvo mejillones y lobos marinos: en el agua helada prefiere habitar aquí lo vivo antes que en la playa desierta y azotada por la tormenta. ¿Adónde los ha traicionado este loco portugués? ¿Adónde

los sigue arrastrando? ¿Querrá, al final, llevarlos hasta la tierra del hielo o hasta el polo antártico?

En vano intenta Magallanes aplacar sus ruidosas quejas. Que no se dejen asustar por ese poco de frío, les repite, y que no pierdan enseguida el ánimo. Las costas de Noruega e Islandia se hallan en latitudes mucho más altas y, sin embargo, en primavera son tan fáciles de navegar como el mar de España. Solo unos pocos días más deberían resistir con valentía. En caso de necesidad, siempre se podría invernar y proseguir luego el viaje con un tiempo más benigno. Sin embargo, la tripulación ya no se deja aplacar con palabras vacías. No, eso no era comparable en absoluto. Un viaje a zonas tan heladas no podía haber sido previsto por su rey, y si el almirante les hablaba de Noruega e Islandia, aquello era una cosa muy distinta. Allí la gente estaba acostumbrada al frío desde niña, y además tenía el consuelo de navegar siempre a lo sumo ocho o catorce días lejos de su casa y su hogar. A ellos, en cambio, los habían arrastrado a una desolación donde jamás había estado un cristiano, donde ni siquiera habitaban paganos ni caníbales, ni siquiera osos ni lobos. ¿Qué tenían ellos que hacer allí? ¿Por qué se seguía justamente este rumbo extraviado, cuando otra ruta, la vía oriental de las Indias, llevaba cómodamente a las islas de las Especias sin tocar semejantes desiertos de hielo y zonas mortíferas? Así responden, abierta y ruidosamente, las tripulaciones a los intentos de sosiego del almirante. Pero, a solas entre ellos, al amparo protector de la bodega del barco, refunfuñan sin duda todavía con mayor violencia. De nuevo se despierta la vieja sospecha, ya murmurada en Sevilla, de si aquel endiablado portugués no estaría jugando un «tratto doble», un doble juego. De si no querría, para recobrar el favor de su rey portugués, arruinar miserablemente cinco buenos barcos españoles con toda su tripulación.

Con silenciosa satisfacción observan los capitanes españoles el creciente descontento de la tripulación. Ellos mismos no se inmiscuyen; evitan hablar con el almirante, y se vuelven incluso, de manera llamativa, cada vez más callados y mudos. Pero su silencio

es más peligroso que el descontento locuaz de los marineros. Como entienden más del oficio náutico, no podía habérseles escapado que Magallanes debía de haber sido extraviado por mapas falsos y que hacía tiempo que ya no estaba seguro de su «secreto». Pues si este hombre hubiera conocido realmente, con exactitud de grado de longitud y de latitud, la ubicación de aquel supuesto «paso», ¿por qué había enviado entonces, del todo inútil y sin sentido, los barcos río arriba por el Río de la Plata durante quince días? ¿Por qué desperdicia una y otra vez el tiempo más precioso, dejando que se explore palmo a palmo, durante días enteros, cada pequeña y mísera bahía? O Magallanes ha engañado al rey, o se ha engañado a sí mismo con su afirmación de conocer la ubicación del «paso», pues esto ya es ahora seguro: solo busca un camino, aún no lo conoce. Con una malicia apenas disimulada observan, por eso, cómo una y otra vez, ante cada abertura de la costa, se queda mirando fijamente la playa desgarrada. Bueno, ¡que siga adelante llevando la flota hacia el frío y la lejanía! Ya no necesitan oponérsele, ya no necesitan quejarse. Pronto llegará por sí sola la hora en que él tenga que confesar: no puedo, no sé cómo seguir. Pero entonces habrá llegado también el momento de asumir ellos mismos el mando y de doblegar de una vez por todas la cerviz de este altivo y taciturno hombre.

No cabe imaginar una situación moral más terrible que la de Magallanes en aquellas semanas. Pues Magallanes, desde que su esperanza de hallar el paso se vio cruelmente defraudada por dos veces —la primera en la desembocadura del Río de la Plata, la segunda en el golfo de San Matías—, ya no puede seguir ocultándose que su fe sagrada en aquel mapa de Behaim y en las afirmaciones, admitidas como verdaderas con excesiva ligereza, de aquellos pilotos desconocidos, había sido una creencia errónea. Incluso en el caso más favorable, que ese supuesto «paso» exista realmente, no puede hallarse sino más al sur, es decir, más cerca de la zona antártica, y también en ese caso más favorable la posibilidad de atravesarlo se ha perdido ya para este año. El invierno le ha alcanzado y ha reducido a la nada todos sus cálculos; antes de la

primavera la flota, con sus naves desgastadas y su tripulación reacia, no podrá aprovechar el ansiado estrecho, aunque ahora mismo se lo descubriera. Nueve meses se han malgastado, y Magallanes no ha arribado a las Molucas, como precipitadamente prometiera. Su flota sigue todavía errando sin rumbo por lo desconocido y luchando por su vida contra los más crueles huracanes.

Lo más razonable sería confesar ahora la verdad. Convocar a los capitanes, explicarles que los mapas y aquellos relatos le habían engañado, y que solo en primavera podría reanudarse la búsqueda del «estrecho». Mejor dar media vuelta ahora, escapar de las tormentas, remontar de nuevo la costa hacia el Brasil, hacia esa tierra amable y cálida, pasar allí el invierno en un clima benigno, restablecer las naves y la tripulación, antes de poner rumbo de nuevo al sur en primavera. Este sería el camino más claro, la conducta más humana. Pero Magallanes se ha aventurado ya demasiado lejos para poder volver atrás. Demasiado tiempo ha hecho creer a los demás —engañado él mismo— que conocía un camino nuevo y más corto hacia las Molucas. Con demasiada dureza ha castigado a quienes osaron dudar, aunque solo fuera levemente, de su «secreto»; ha ofendido a los oficiales españoles, ha destituido a bordo al más alto funcionario del rey y le ha tratado como a un criminal. Todo esto solo un triunfo grande, decisivo, puede disculparlo. Pues ni una hora, ni un minuto más le dejarían los capitanes, le dejaría la tripulación, el mando, si tan solo insinuara —por no decir confesara— que en modo alguno está tan seguro de su empresa como prometiera en su tierra a su monarca; hasta el último grumete se negaría a descubrirse ante él. Para Magallanes ya no hay vuelta atrás; en el instante mismo en que hiciera virar el timón hacia el Brasil, dejaría de ser el comandante de sus oficiales para convertirse en su prisionero. Así pues, toma una resolución audaz. Igual que Cortés, ese mismo año, quema las naves a su espalda para quitar a sus soldados la posibilidad de regresar, Magallanes decide ahora retener naves y tripulación en un lugar tan apartado que, aunque quisieran, ya no podrían obligarle a dar media vuelta. Si en la primavera encuentra el paso, todo está ganado. Si no lo

encuentra, todo está perdido: para Magallanes ya no existe término medio. Solo la tozudez puede darle ahora fuerza, solo la audacia puede salvarle. Una vez más, el calculador imprevisible se apresta en el mayor silencio a asestar un golpe decisivo.

Entretanto, cada día más salvaje, cada día más invernal, la tormenta se arroja contra la flota. Las naves apenas pueden avanzar; se malgastan dos meses enteros en abrirse paso, a duras penas, doce míseros grados de latitud hacia el sur. Por fin, el 31 de marzo, aparece de nuevo una bahía en la costa desierta. Primera mirada del almirante y, a la vez, última mirada de esperanza: ¿está abierta la bahía?, ¿puede ser el ansiado «paso»? No, la bahía está cerrada. A pesar de ello, Magallanes ordena entrar en ella. Y como el primer reconocimiento revela ya que allí no faltan ni fuentes de agua dulce ni peces, da la orden: ifondear! Y para asombro suyo, y quizá también su espanto, capitanes y tripulación se enteran de que su almirante (sin avisar ni consultar a nadie) ha decidido invernar aquí, en San Julián, esta bahía desconocida y despoblada situada en el grado cuarenta y nueve de latitud, uno de los lugares más tenebrosos y apartados de toda la tierra, que ningún navegante había explorado jamás.

EL MOTÍN

2 de abril de 1520 - 7 de abril de 1520

En el invernadero encierro de esta bahía de San Julián, remota del mundo y cubierta de nubes, los antagonismos, ya exacerbados, tienen forzosamente que chocar entre sí con más dureza aún que en mar abierto. Y nada demuestra con mayor grandeza la inquebrantable intransigencia de Magallanes que el hecho de que, incluso ante un ambiente tan tenso, no retroceda ante una medida que forzosamente ha de acrecentar todavía más el descontento. Magallanes, único entre todos, sabe que la flota no podrá alcanzar tierras tropicales y fértiles hasta dentro de muchos meses, en el mejor de los casos; por ello da orden de racionar los víveres embarcados de un modo mucho más severo que hasta entonces. Audacia fantástica esta: aquí, en el fin del mundo, irritar desde el primer día a una tripulación ya de por sí malhumorada con la noticia de que, a partir de ahora, la ración diaria de pan y vino ha de sufrir un recorte considerable.

En efecto, solo esta enérgica medida salvó más tarde a la flota. Jamás habría podido esta sobrevivir a aquella famosa travesía del océano Pacífico, de más de cien días, si no se hubiera reservado aquella ración de hierro. Pero la tripulación, íntimamente indiferente al proyecto que desconocía, no se muestra en absoluto dispuesta a aceptar semejante restricción. Un instinto —no del todo desacertado— dice a los marineros extenuados que, aunque su almirante alcanzara con esta travesía gloria eterna hasta las estrellas, al menos tres cuartas partes de ellos habrían de perecer miserablemente de

hambre y frío, de fatiga y penuria, para procurarles su triunfo. Si no hay víveres suficientes, murmuran, lo que hay que hacer es dar media vuelta. Al fin y al cabo, ya han llegado más al sur de lo que jamás llegara nave alguna desde que hay memoria de hombre. Nadie podrá reprocharles en su tierra que no hayan cumplido con su deber. Algunos de ellos ya han sucumbido al frío, y no para el mar de hielo, sino para las Molucas, se habían enrolado. A discursos tan rebeldes como estos, los historiadores españoles de la época hacen responder a Magallanes con una arenga que casa mal con el modo escueto y poco enfático de este hombre, y que sabe demasiado a Plutarco y a Tucídides para resultar del todo creíble. Se dice que Magallanes, sorprendido, les reprocha que, siendo castellanos, muestren tal flaqueza y olviden que solo han emprendido esta travesía al servicio de su rey y de su patria. Cuando se le confió el mando, dice haber supuesto que hallaría en sus compañeros ese espíritu de valor que desde siempre animara a la nación española. Por su parte, está decidido a morir antes que volver cubierto de ignominia. Que tengan, pues, paciencia y esperen a que pase el invierno. Cuanto mayores sean sus privaciones, tanto más espléndida será después la recompensa de su monarca.

Pero en realidad, jamás un hermoso discurso ha aplacado un estómago hambriento. No es la retórica lo que salva a Magallanes en aquella hora crítica, sino la firmeza de su resolución de no pactar y no ceder ni una pulgada. Provoca conscientemente la resistencia ya desde la primera hora, para quebrarla de antemano con mano de hierro: ¡mejor un enfrentamiento definitivo de inmediato que dilatarlo penosamente! ¡Mejor salir al paso, con dureza, a los enemigos ocultos, que dejarse arrinconar!

Magallanes ya no puede seguir ocultándose que semejante enfrentamiento definitivo ha de producirse, y además muy pronto. Demasiado se ha acentuado en las últimas semanas la tensión de ese silencio recíproco y de esa mutua vigilancia muda entre él y los capitanes; demasiado insoportable resulta ese frío cruzarse sin mirarse, día tras día, hora tras hora, a bordo del mismo barco

angosto. Tarde o temprano, este silencio tendrá que desembocar, por fin, en tumulto o en violencia.

La culpa de esta peligrosa situación recae más bien en Magallanes que en los capitanes españoles, y resulta demasiado cómoda la manera habitual de presentar a los oficiales insubordinados de Magallanes como una simple camarilla de pérfidos traidores, como los eternos envidiosos y enemigos del genio. En aquel momento crítico, los capitanes de Magallanes no solo tenían derecho, sino que tenían incluso el deber de exigir explicaciones sobre sus intenciones, pues no se trataba únicamente de su propia vida, sino también de la de la tripulación que el rey había puesto bajo su cargo. Si Carlos V había nombrado expresamente a Cartagena, Mendoza y Antonio de Coca como funcionarios de vigilancia de su flota, como veedor, tesorero y contador, con el título y el sueldo les había impuesto también una responsabilidad. Ellos debían velar por la propiedad real que representaban los cinco navíos y, si esa propiedad de la Corona española corría peligro, defender el patrimonio de la Corona. Y ahora sí que se cierne un peligro, un peligro mortal. Han pasado muchos meses, Magallanes no ha hallado el camino prometido, no se ha llegado a las Molucas. Nada hay, pues, de injusto en que, ante el evidente desconcierto de Magallanes, los juramentados y asalariados tesoreros del rey exijan por fin que este descubra al menos una punta de su «gran secreto» y muestre sus mapas ante los oficiales del rey. Lo que los capitanes españoles reclamaban no era sino lo más natural: que su jefe pusiera fin de una vez al secretismo, se sentara con ellos a una mesa, discutiera con ellos el rumbo futuro de la flota y, como resume Del Cano más tarde en el acta, «que tomase consejo con sus oficiales é que diese la derrota a donde queria ir».

Pero el desdichado Magallanes —en esto radican su tormento y su culpa— no puede descubrir sus mapas hasta no estar del todo seguro de tener realmente el triunfo en la mano. No puede mostrar, para cubrirse, aquel portulano de Martín Behaim, porque en él está trazado erróneamente el «paso» ya en el grado cuarenta de latitud. No puede confesar ahora, después de haber destituido a Juan de Cartagena: me he dejado engañar por informes falsos y os he

engañado a vosotros. No puede permitir que se le pregunte por el lugar y el paradero de aquel prometido «paso», porque él mismo aún no conoce, todavía no conoce, la respuesta. Ha de fingirse ciego, fingirse sordo, apretar los labios y tener el puño preparado solo para el contraataque, en caso de que la incómoda curiosidad se le acerque demasiado. En suma, la situación es esta: los interventores del rey quieren, por fin, agarrar por la manga a quien tercamente elude sus preguntas y exigirle cuentas de su futuro proyecto. Y Magallanes, a su vez, cuyas cuentas no cuadran mientras no haya hallado el «paso», no puede dejarse atrapar, no puede dejarse forzar a dar explicaciones, pues de lo contrario perdería su crédito, su autoridad.

Está, pues, claro que la razón asiste a los oficiales, y la necesidad, a Magallanes. Si ahora le acosan con tal urgencia, su insistencia no es ociosa curiosidad, sino deber obligado. Ha de decirse también, en honor suyo, que los capitanes no atacaron a Magallanes a traición. Todavía le dan una última señal para hacerle saber que su paciencia se ha agotado, y si él quisiera, Magallanes podría entender la advertencia. Pues, para aliviar con un gesto social y cortés la irritación de los capitanes por la orden que había dado por su sola autoridad, les hizo invitar solemnemente a oír juntos la misa el domingo de Pascua y a comer después con él en su nave capitana. Pero los hidalgos españoles no se dejan «dar de comer» tan barato, en el sentido más literal de la palabra. Después de que el altivo señor Fernão de Magalhães —quien había obtenido su hábito de Santiago solo mediante embustes— no los había considerado dignos, en nueve meses, siendo como eran experimentados marinos y funcionarios del rey, de una sola conversación sobre las disposiciones de la flota, agradecen cortésmente la merced de una sola comida. O más bien: ni siquiera agradecen. Falta incluso ese más modesto gesto de cortesía. Sin tomarse la molestia de excusarse, los tres capitanes, Gaspar de Quesada, Luis de Mendoza y Antonio de Coca, pasan por alto u olvidan deliberadamente la invitación de su almirante. Las sillas dispuestas quedan vacías, los platos, intactos. Solo, lastimosamente solo, se sienta Magallanes a la

mesa servida con su primo Álvaro de Mesquita, a quien había nombrado comandante por su propia y exclusiva autoridad, y probablemente le sabe amargo aquel almuerzo pascual preparado como fiesta de reconciliación. Con su ausencia conjunta, los tres capitanes le han arrojado abiertamente el guante a los pies. Abiertamente le han hecho saber a Magallanes: «¡Se ha tensado demasiado la cuerda! ¡Guárdate o recapacita!»

Magallanes ha comprendido la advertencia. Pero nada puede turbar a este hombre de nervios de hierro. Permanece tranquilo, sin traicionar su amargura, sentado a la mesa con Mesquita; tranquilo imparte a bordo las órdenes acostumbradas; tranquilo estira por la noche sus miembros pesados y macizos para dormir. Pronto se apagan todas las luces; inmóviles como grandes animales negros dormidos yacen las cinco naves a la sombra de la bahía; apenas se distingue el contorno de una entre las otras, tan completa es la oscuridad de esta noche invernal, larga, cubierta de nubes. En medio de la opresiva tiniebla no se puede ver, ni se puede oír por encima del recio embate de la marea, que hacia medianoche un solo bote tripulado se desprende silenciosamente de una de las naves y se acerca al «San Antonio» remando sin ruido. Nadie puede sospechar que los tres capitanes reales, Juan de Cartagena, Gaspar de Quesada y Antonio de Coca, van ocultos en el bote, silencioso como el de un contrabandista. El plan de los oficiales aliados es enérgico y astuto. Saben que hace falta poseer poder y superioridad para arrinconar contra la pared a un adversario tan audaz como Magallanes. Esa superioridad de los capitanes españoles la había querido, con toda prudencia, Carlos V; al zarpar, solo una nave, la capitana de Magallanes, había sido confiada a un portugués, y se había equilibrado deliberadamente esa desproporción poniendo la corte española las otras cuatro naves bajo mando español. Sin embargo, Magallanes había trastocado entretanto, por su propia y exclusiva autoridad, esa proporción querida por el emperador, al retirar primero a Juan de Cartagena y luego a Antonio de Coca, por «poco fiables», el mando del «San Antonio», y entregar esa segunda nave, la segunda en importancia, en manos de su primo Mesquita.

Con las dos naves mayores firmemente en su poder, se sabe dueño de la flota también militarmente en caso de necesidad. Para quebrar su frente defensivo, para restablecer la voluntad del emperador, no hay, pues, más que un medio: apoderarse de nuevo del «San Antonio», neutralizar de algún modo incruento al ilegítimamente nombrado Mesquita. Entonces los españoles volverán a estar tres contra dos frente a Magallanes y podrán cerrarle la salida al almirante hasta que este se avenga a dar a los funcionarios reales la información que desean.

Excelentemente pensado está el plan, y no con menos esmero lo ejecutan los avezados capitanes. Con cautela, el bote con treinta hombres armados se acerca al «San Antonio» dormido, que aquí en el puerto —¿quién piensa en enemigos?— no mantiene guardia a bordo. Con escalas de cuerda los asaltantes trepan a bordo, al frente Juan de Cartagena y Antonio de Coca. Como antiguos capitanes de este barco, encuentran también en la oscuridad el camino hasta el camarote del comandante; antes de que Álvaro de Mesquita pueda levantarse a trompicones de la cama, se ve rodeado de hombres armados, y ya lo tienen con grilletes en los pies y empujado al camarote del escribano de a bordo. Solo entonces despiertan algunos marineros. Uno de ellos, el maestre Juan de Eloriaga, huele la traición. Pregunta con brusquedad a Quesada qué se le ha perdido de noche allí en el barco. Pero Quesada responde con seis rápidas puñaladas, y Eloriaga se desploma bañado en sangre. Todos los portugueses a bordo son puestos en grilletes: con ello quedan en jaque mate los partidarios más fieles de Magallanes; para ganarse al resto de la tripulación, Quesada hace abrir las bodegas de provisiones y permite a cada marinero regalarse, por fin, con vino y pan en abundante ración. Aparte del enojoso incidente de la puñalada, que agrava este mero kidnapping convirtiéndolo en una sangrienta rebelión, el golpe de mano les sale, pues, del todo bien a los capitanes españoles. Sosegados, Juan de Cartagena, Quesada y de Coca pueden remar de vuelta a sus barcos para dejarlos listos para el combate en caso necesario; el «San Antonio» queda entretanto confiado a un hombre cuyo nombre aparece aquí por

primera vez, Juan Sebastián del Cano. En esta hora se le llama para impedir que Magallanes realice su idea; en otra, el destino lo elegirá a él, precisamente a él, para llevar a término la obra de Magallanes.

Y luego las naves vuelven a yacer, inmóviles, como grandes animales negros dormidos, a la sombra de la bahía. Ningún ruido, ninguna luz deja adivinar lo sucedido.

Invernal, tardío y sombrío amanece en estas zonas inhóspitas. Inmóviles yacen los cinco barcos en el mismo lugar, en la helada prisión de la bahía. Por ningún signo exterior puede Magallanes advertir que su fiel primo y amigo, que todos los portugueses a bordo del «San Antonio», yacen encadenados, y que un capitán rebelde ocupa el mando en lugar de Mesquita. En el mástil ondea el mismo gallardete que el día anterior, todo parece, visto desde lejos, inalterado, y como cada mañana, Magallanes hace que comience la faena del día. Como cada mañana, envía desde la «Trinidad» un bote a tierra para traer a los barcos la ración diaria de leña y agua. Como cada mañana, este bote atraca primero junto al «San Antonio», que entonces suele enviar a su vez a unos cuantos marineros con el mismo fin. Pero, cosa extraña: cuando esta vez el bote se acerca remando, no se arroja desde el «San Antonio» ninguna escala de cuerda, ningún marinero se deja ver, y cuando los remeros gritan enojados hacia la cubierta que se den prisa, reciben la desconcertante respuesta: que en ese barco ya no se acatan órdenes de Magallanes, sino únicamente las del capitán Gaspar de Quesada. Una respuesta semejante es demasiado asombrosa para que el bote no regrese derecho al buque insignia a dar cuenta de ello al almirante.

Magallanes abarca de inmediato la situación: el «San Antonio» está en manos de los rebeldes. Le han jugado una mala pasada. Pero ni siquiera una sorpresa tan mortífera es capaz de turbar, por un instante siquiera, ni el pulso de su mano ni la claridad de su pensamiento. Lo primero que hace es procurarse una visión de conjunto sobre el alcance del peligro: ¿cuántos barcos están todavía de su parte? ¿Cuántos en su contra? Envía sin demora el pequeño

bote de barco en barco. Aparte del insignificante «Santiago», los tres restantes se declaran por los rebeldes: el «San Antonio», la «Concepción», la «Victoria». Tres contra dos, o más bien tres contra uno, pues el «Santiago» apenas cuenta en caso de combate. La partida parece, pues, perdida, y cualquier otro la daría por concluida: la empresa de Magallanes, a la que ha consagrado años de su vida, queda aniquilada en una sola noche. Con su solo buque insignia no puede proseguir una travesía hacia lo desconocido, y a las demás naves no puede renunciar ni forzar su obediencia. Ninguna ayuda puede llegarle de ninguna parte en una zona que jamás ha rozado la quilla de un barco europeo. Solo dos posibilidades le quedan a Magallanes en esta espantosa situación. La una, la lógica y, dada su inferioridad, en realidad la evidente, sería: quebrar su propia obstinación y buscar un entendimiento con los capitanes españoles. Y luego la segunda, la completamente absurda, pero heroica: jugárselo todo a una carta e intentar, pese a la absoluta falta de perspectivas, un contragolpe decisivo para someter a los amotinados.

Todo aboga por la solución en el sentido de la condescendencia. Pues los capitanes españoles no han amenazado todavía personalmente a Magallanes, ni han planteado al almirante ninguna exigencia concreta. Sus barcos permanecen inmóviles, y de momento no cabe esperar de ellos ningún ataque bélico. Porque tampoco los capitanes españoles, aunque ahora en superioridad numérica, quieren, a miles de millas de la patria, una guerra fratricida sin sentido. Recuerdan demasiado bien el juramento prestado en la iglesia de Sevilla, conocen demasiado bien las infamantes penas por motín y desertión. Hidalgos como Juan de Cartagena, Luis de Mendoza, Gaspar de Quesada, Antonio de Coca, a quienes el rey había elevado a la categoría de hombres de su confianza, quieren regresar a España con honor y no cargados con la mancha de la traición. Por eso no hacen valer en absoluto su superioridad numérica, sino que se declaran dispuestos desde el principio a una negociación pacífica: no quieren iniciar con el apresamiento del «San Antonio» una rebelión sangrienta, sino solo

ejercer una presión y arrancar por fin al obstinado callado una palabra clara sobre el rumbo ulterior de la flota real.

De ningún modo es, pues, un desafío la carta que ahora envía Gaspar de Quesada, como hombre de confianza de los capitanes españoles, a Magallanes. Al contrario: se titula humildemente «supplicacion», es decir, memorial, y comienza en las formas más corteses con una justificación de la medida nocturna. Solo a causa del mal trato que habían recibido del almirante se habrían visto obligados a apresar el barco, del cual el rey los había nombrado comandantes. Pero que Magallanes no interprete esta acción como si con ella quisieran negarle el derecho de almirante que Su Majestad le había conferido. Solo reclamaban, en adelante, un mejor trato, y en caso de que él quisiera acceder a este su justo deseo, no solo le serían obedientes, como era su deber, sino que además le servirían con el mayor respeto (el texto español de la carta es demasiado grotescamente ampuloso para traducirlo literalmente. «Y si hasta allí le habian llamado de merced, dende en adelante le llamarian de senoria y le besarian pies y manos.»).

Ante la inconfundible superioridad militar de los capitanes españoles, esta apelación supone una oferta excelente. Sin embargo, Magallanes ya hace tiempo que se ha decidido por la otra solución, la heroica. Con su mirada rápida ha reconocido el punto débil de sus adversarios: su inseguridad. De algún modo el tono de la carta ha debido de revelarles que los cabecillas de la rebelión, en el fondo de su corazón, no están dispuestos a llegar al extremo, y en esta debilidad percibe él su única inferioridad pese a la mayor superioridad numérica. Si se aprovecha esta ocasión, si se golpea con la rapidez de un rayo, tal vez pueda todavía darse la vuelta a la suerte y recuperar, mediante la audacia, la partida ya perdida.

Pero —hay que subrayarlo y repetirlo siempre de nuevo— el concepto de audacia tiene en Magallanes un matiz particular. Obrar con audacia no significa en él, en absoluto, actuar con ardor, lanzarse impulsivamente, sino, al contrario: emprender algo inaudito y peligroso con el máximo de precaución y de cálculo; los planes

más temerarios de Magallanes están siempre, como el buen acero, forjados en el fuego de la pasión, pero luego templados en el hielo de la reflexión más sobria; en todo momento triunfa sobre todos los peligros gracias a esta mezcla de fantasía y prudencia. En un segundo su plan está listo; el resto del tiempo solo servirá para pensar con precisión sus detalles. Magallanes comprende: debe hacer lo mismo que sus capitanes, debe apoderarse al menos de un barco para volver a llevar la iniciativa. Pero ¡qué fácil lo tuvieron los capitanes, y qué difícil lo tiene Magallanes! Ellos asaltaron en la oscuridad de la noche un barco completamente desprevenido. Dormido yacía el capitán, dormida la tripulación. Ninguna defensa estaba dispuesta, ninguno de los marineros tenía un arma a mano. Pero ahora es pleno día. Desconfiados, los capitanes observan desde tres barcos cada movimiento en el buque insignia de Magallanes; cañones y bombardas están dispuestos, los arcabuces amartillados; pues los amotinados conocen bastante bien el valor de Magallanes como para creerlo capaz también de un ataque temerario.

Pero ellos solo conocen su valor, no también su astucia. No sospechan que este rápido calculador se atreverá también a lo más improbable, a saber, emprender a plena luz del día, con un puñado de hombres, un ataque contra tres barcos fuertemente armados. Ya constituye una genial maniobra de distracción el que, para su audaz golpe de mano, no ponga la mira en el «San Antonio», donde yace encadenado su primo Mesquita. Pues, como es lógico, allí es donde se espera antes que en ningún otro lugar su ataque. Pero precisamente porque su golpe se espera por la derecha, Magallanes golpea por la izquierda, no contra el «San Antonio», sino contra la «Victoria».

Cada detalle de este contragolpe está pensado de manera deslumbrante. Ante todo, Magallanes retiene junto a sí a la tripulación que le había traído la supplicacion, la oferta de negociación de Quesada, junto con el bote de remos de esta. Con ello gana dos cosas: primero, en caso de choque, la tripulación de los barcos amotinados queda ya debilitada en algunos combatientes; segundo, mediante esta rápida captura tiene en sus manos, en lugar

de un bote, dos, y esta ventaja en apariencia mínima pronto se revelará decisiva en el ataque. Pues, reteniendo su propio bote, puede ahora enviar en el bote apresado a su absolutamente fiable maestro de armas, el alguacil de la flota, Gonzalo Gómez de Espinosa, con cinco hombres a la «Victoria», para entregar una carta al comandante amotinado Luis de Mendoza.

Sin recelo alguno ven los rebeldes, desde a bordo de sus bien pertrechados barcos, acercarse remando a este minúsculo bote. Ninguna sospecha se agita en ellos. Pues, ¿cómo iba un bote con cinco hombres a atacar un barco con sesenta soldados bien armados y bombardas cargadas, mandado por un capitán tan seguro como Mendoza? Ciertamente es que no pueden advertir una cosa: que estos cinco hombres llevan armas escondidas bajo sus ropas, y que Gómez de Espinosa lleva además un encargo trascendental. Con calma, con mucha calma, con una lentitud deliberadamente reservada y calculada —cada segundo está pensado de antemano—, trepa a bordo detrás de sus cinco soldados y entrega al capitán Luis de Mendoza la invitación escrita de Magallanes: que acuda a una conferencia al buque insignia.

Mendoza lee la carta. Pero recuerda con demasiada precisión la escena en que, en su día, Juan de Cartagena fue detenido de repente en la «Trinidad» como un delincuente. ¡No, un Luis de Mendoza no será tan necio como para dejarse atraer a la misma ratonera! «no me pillarás allá», ríe mientras lee. Pero esta risa termina bruscamente con un sonido gutural: el puñal del alguacil se le ha hundido mortalmente en la garganta.

Justo en este instante crítico —y aquí se advierte con qué fantástica exactitud había calculado Magallanes de antemano cada minuto y cada metro del trayecto en bote de barco a barco— trepan a bordo quince hombres fuertemente armados, a quienes Duarte Barbosa ha llevado remando hasta la «Victoria» en el otro bote, el propio de la «Trinidad». Rígida, la tripulación mira el cadáver de su capitán, al que el maestro de armas de la flota ha ajusticiado de una estocada, y aún no han tenido tiempo suficiente para comprender lo

sucedido y decidirse, cuando ya Duarte Barbosa ha asumido el mando, ya sus hombres han ocupado todos los puestos, ya imparte órdenes, y la atemorizada tripulación obedece con temor. En un santiamén se leva el ancla, se izan las velas, y antes de que los otros dos barcos amotinados hayan siquiera percibido bien el rayo caído de un cielo sereno, la «Victoria» pone ya rumbo hacia el buque insignia como legítima presa de su almirante. Tres barcos, la «Trinidad», la «Victoria» y el «Santiago», se enfrentan ahora al «San Antonio» y a la «Concepción», y cierran la bocana de la bahía contra cualquier intento de fuga de los amotinados.

De un solo golpe, gracias a esta rapidísima maniobra, el fiel de la balanza vuelve a inclinarse, y la partida ya perdida queda recuperada. En el espacio de cinco minutos, los capitanes han pasado a la posición defensiva; ya solo les queda una triple posibilidad: huir, combatir o rendirse sin luchar. Contra la fuga se ha precavido a tiempo el almirante, cerrando la bocana con sus tres barcos. Ya no puede llegarse a un combate: el súbito zarpazo de Magallanes ha aplastado el valor de sus adversarios. En vano quiere Gaspar de Quesada, con la armadura completa, la lanza en una mano y la espada en la otra, llamar a la tripulación al combate. Sus hombres, atemorizados, ya no le prestan verdadera obediencia; y basta con que un bote con marineros de Magallanes suba a bordo para que se extinga toda resistencia en la «Concepción» y en el «San Antonio». Al cabo de pocas horas, Álvaro de Mesquita queda liberado; en las mismas cadenas que humillaron al fiel seguidor de Magallanes yacen ahora los capitanes amotinados.

Rápida como una tormenta de verano se ha descargado la tensión, y el primer rayo ya ha hecho saltar el motín de raíz. Pero quizá este combate abierto fuera todavía la parte más fácil de la tarea, pues, ineludiblemente, según el derecho marítimo y el derecho de guerra, debía seguir el castigo. Un terrible conflicto interior comienza para Magallanes. El rey le ha reconocido expresamente el derecho ilimitado sobre la vida y la muerte, pero los principales culpables son igualmente hombres de confianza de la Corona. En aras de su autoridad, debería ahora castigar con dureza,

y sin embargo no puede castigar a todos los amotinados. Pues, ¿cómo seguir navegando si, conforme al derecho de guerra, cuelga de las vergas a una quinta parte de la tripulación? A mil millas de la patria, en una comarca inhóspita, no puede él, como almirante, prescindir de cien brazos que trabajen; debe, pues, seguir llevando consigo a los culpables, debe reconquistarlos por la bondad y, sin embargo, por otro lado, atemorizarlos con un castigo ejemplar y severo.

Magallanes se decide, para hacer visible su autoridad mediante un escarmiento enérgico, a sacrificar a uno solo, y elige al único que había procedido con arma blanca, Gaspar de Quesada, el capitán que con el puñal hirió mortalmente a su fiel piloto Eloriaga. Con toda solemnidad da comienzo el temible proceso criminal; se convoca a los escribeiros, se llama a los testigos para el acta, y con exactamente la misma prolijidad, el mismo formalismo, como si estuvieran sentados en un banco de escribanía de Sevilla o de Zaragoza, consumen, en la desolación de la costa patagónica, página tras página, el papel aquí insustituible. Mesquita, como presidente, abre en medio de la tierra de nadie el proceso por asesinato y motín contra Gaspar de Quesada, antaño capitán de la armada. Y Magallanes dicta la sentencia. Gaspar de Quesada es condenado a muerte, y la única gracia que el almirante concede al hidalgo español es que la ejecución no se lleve a cabo mediante el garrote, la cuerda, sino mediante la espada.

Pero ¿quién ha de ser el verdugo? Difícilmente se prestará alguno de la tripulación de forma voluntaria. Al fin se consigue reclutar a un verdugo, y por cierto a un precio cruel. También el criado de Quesada había puesto mano en aquel ataque contra Eloriaga, también él ha sido declarado reo de muerte. Ahora se le ofrece el indulto si accede a llevar a cabo la decapitación de Quesada. La alternativa entre ser él mismo ejecutado o ejecutar más bien a su amo debió de ser para Luis de Molino, el criado de Quesada, un amargo combate de conciencia. Pero al final se declara dispuesto. De un solo golpe siega la cabeza de su amo y salva así la propia. Según la horrible costumbre de la época, el cadáver de Quesada, y

asimismo el de Mendoza, son descuartizados, y los trozos mutilados clavados en estacas, trasplantando así por primera vez al mundo patagónico la espeluznante usanza de la Torre de Londres y de los demás lugares de ejecución de Europa.

Pero Magallanes debe dictar todavía otra sentencia, y ¿quién puede decir si fue más suave o más cruel que la muerte por la espada? También Juan de Cartagena, el verdadero cabecilla de la sublevación, y un sacerdote que una y otra vez había avivado el motín, han sido hallados culpables. Pero aquí, hasta al audaz Magallanes se le detiene la mano a la hora de firmar una clara sentencia de muerte. Hacer ejecutar por mano del verdugo al hombre que el rey le había adjunto como conjunta persona, no puede osarlo su almirante, y derramar la sangre de un sacerdote cuya cabeza está ungida con óleo santo, jamás lo tomará sobre su conciencia el piadoso católico. Arrastrar encadenados a los dos principales instigadores por medio mundo tampoco es factible. Así, Magallanes elude la decisión determinando que ambos sean abandonados. Cuando la flota vuelva a hacerse a la vela, los dos, provistos de vino y víveres para algún tiempo, deberán quedar atrás, en la playa de San Julián, y entonces solo Dios habrá de decidir sobre su vida o su muerte.

¿Tuvo Magallanes razón, o no la tuvo, en esta sentencia de sangre dictada en el puerto San Julián? ¿Son intachables las actas que su primo Mesquita hizo levantar en San Julián y que no dejan hablar a la defensa? ¿Son, por otra parte, exactas las declaraciones posteriores de los oficiales españoles en Sevilla, que afirman que Magallanes habría pagado al alguacil y a su gente doce ducados por el asalto asesino contra Mendoza, y que además les habría adjudicado los bienes de los dos hidalgos muertos —declaraciones que Magallanes, ya muerto, no puede refutar? Ya un instante después de un hecho, casi todo suceso se vuelve equívoco en su relato, y si la historia desde entonces ha dado la razón a Magallanes, no se olvide que casi siempre da la razón al vencedor frente al vencido. Hebbel dice en una ocasión aquella admirable frase: «A la historia le es indiferente cómo sucede algo. Se pone del lado de

quienes lo llevan a cabo, de quienes lo consuman.» Si Magallanes no hubiera hallado el paso, si no hubiera cumplido su hazaña, la eliminación de los capitanes españoles que se opusieron a su peligrosa aventura habría sido juzgada como puro asesinato. Pero como el logro de Magallanes le ha dado la razón y le ha conquistado la inmortalidad, los que murieron sin gloria quedan olvidados, y si no moralmente, históricamente el éxito ha justificado a posteriori la dureza y la inflexibilidad de Magallanes.

En todo caso, la sangrienta sentencia de Magallanes se convierte en un peligroso ejemplo para el más genial de sus descendientes y sucesores, Francis Drake. Cuando, cincuenta y siete años después, este héroe y pirata inglés, en una travesía igualmente peligrosa, se ve amenazado por un motín igualmente peligroso dentro de su tripulación, rinde, al arribar a ese mismo funesto puerto de San Julián, un sombrío tributo al proceder marcial de Magallanes, imitándolo. Francis Drake conoce con exactitud los sucesos de la travesía de su predecesor, conoce las actas y la justicia despiadada de Magallanes con los amotinados; se dice incluso que llegó a encontrar todavía el sangriento tajo del puerto San Julián, en el que cincuenta y siete años antes se había ejecutado la sentencia contra el amotinado. Su capitán insubordinado se llama Thomas Doughty; como Cartagena, había sido puesto en cadenas durante la travesía y —extraña identidad— en la misma playa, en el mismo «porto negro» de San Julián, se le dicta ahora la sentencia. También aquí la sentencia es de muerte. Solo que Francis Drake deja a su antiguo amigo la sombría elección de si prefiere sufrir, como Gaspar de Quesada, la muerte rápida y honrosa por la espada, o ser abandonado, como Juan de Cartagena, en aquella bahía. Doughty, que igualmente ha leído la historia de la travesía de Magallanes, sabe que nunca más se halló rastro de Cartagena ni del sacerdote abandonado con él —deben de haber perecido entre padecimientos espantosos—, y elige más bien la muerte segura, pero rápida, la muerte varonil y caballeresca por la espada. Una vez más rueda una cabeza por la arena: ieterna fatalidad de la humanidad, que sus hazañas más memorables estén casi siempre manchadas de sangre

derramada, y que sea precisamente a los más duros a quienes les es
dado lograr lo más grande!

EL GRAN INSTANTE

7 de abril de 1520 - 28 de noviembre de 1520

Cuatro meses, cinco meses permanece la flota de Magallanes encerrada por el invierno en este triste puerto de la desdicha. Vacío y pesado se dilata el tiempo en la espantosa soledad, pero el almirante, bien sabedor de que nada hace más descontentos a los hombres que la ociosidad, mantiene desde el primer momento a los marineros ocupados en un trabajo incesante y penoso. Hace revisar a fondo, de la quilla al mástil, los barcos, que llevan ya casi un año de navegación; ordena talar madera fresca, cortar vigas; acaso inventa incluso ocupaciones superfluas, solo para hacer creer a la tripulación que la travesía se reanudaría pronto y los llevaría, lejos del insoportable hastío invernal, hasta las ansiadas islas del sur.

Por fin se manifiesta un primer signo de primavera. Durante todas aquellas semanas heladas, oscuras y envueltas en niebla, la tripulación había llegado a creer hallarse extraviada en tierra de nadie, en una comarca del todo abandonada por hombres y animales, y el comprensible temor de vivir aquí, como en una caverna primigenia, apartados de todo lo humano, quizá había ensombrecido aún más su ánimo. Una mañana aparece entonces en la colina una figura extraña, un hombre al que al principio ni siquiera reconocen como semejante, pues en el primer sobresalto de la sorpresa les parece superar al doble la estatura acostumbrada de un varón. «Duobus humanam superantes staturam», escribe Pedro Mártir, y Pigafetta lo confirma: «Tan grande era este hombre que apenas le llegábamos al cinturón. Estaba bien formado, tenía un

rostro ancho, pintado de rojo y con anillos amarillos alrededor de los ojos, y con dos manchas en forma de corazón en las mejillas. Su cabello era corto y teñido de blanco, y su vestimenta consistía en las pieles de algún animal, primorosamente cosidas entre sí.» Los españoles admiran sobre todo los pies descomunales de este formidable coloso humano, y a causa de este «pie grande» (patagão) llaman a los naturales patagones y a la tierra Patagonia. Pero pronto cede el primer espanto ante el hijo de Anac. Pues el ser cubierto de pieles despliega una y otra vez los brazos, sonriendo de oreja a oreja, baila y canta y se echa sin cesar arena sobre el cabello teñido de blanco. Magallanes, algo versado desde antaño en las costumbres de los hijos de la naturaleza, interpreta rectamente esta señal como deseo de un acercamiento amistoso y ordena a un marinero bailar de forma parecida y echarse igualmente arena sobre la cabeza. Para regocijo de los marineros, exhaustos y fatigados, el hombre salvaje toma en efecto esta pantomima como saludo de bienvenida y se acerca del todo manso. Ahora tienen por fin los Trínculos de «La Tempestad» a su Calibán, y por primera vez hay para los pobres marineros, hastiados en aquel yermo, variedad y abundante diversión. Pues cuando de improviso ponen ante las narices del bonachón gigante un espejo metálico, este da un salto atrás tan brusco de sorpresa al ver por primera vez su propio rostro, que en su caída arrastra consigo a cuatro marineros. Su apetito hace olvidar a la tripulación su propia ración exigua. Con los ojos desorbitados contemplan cómo este Gargantúa apura de un solo trago un cubo entero de agua y engulle después medio cesto de galleta de a bordo como quien se traga una rosquilla. ¡Y qué alboroto, cuando, ante el jocoso horror de los espectadores, engulle vivas, con piel y pelo, un par de ratas que le presentan para saciar su desmedida voracidad! De ambas partes, del glotón y de los marineros, nace una cordial simpatía, y cuando Magallanes le regala además unos cascabeles, el gigante trae pronto a otros «gigantes» y también a algunas «gigantas».

Pero es precisamente esta despreocupación la que trae la perdición a los cándidos hijos de la naturaleza. Magallanes tiene,

como Colón y todos los demás conquistadores, el encargo preciso de la Casa de Contratación de traer a casa, no solo plantas y minerales, sino también algunos ejemplares de todas las nuevas especies humanas que descubran en el viaje. Apresar vivo a uno de estos «gigantes» les parece, sin embargo, a los marineros, al principio, no menos peligroso que agarrar a una ballena por la aleta. Rondan temerosos a los patagones, pero en el último instante se les cae siempre el ánimo a los pies. Al fin idean una vil estratagema. A dos de los «gigantes» les llenan las manos de tantos regalos que necesitan todos los dedos para sostener su botín; luego muestran a los beatíficamente sonrientes un objeto especialmente vistoso y tintineante, unos grilletes para los pies, y les preguntan si querrían llevar algo así en el pie. Los pobres patagones ríen de oreja a oreja y asienten entusiasmados: se figuran encantados cómo esos cacharros tintinearán y sonarán a cada paso. Sujetando convulsivamente sus regalos, miran curiosos desde arriba cómo les ajustan cadenas en torno a los tobillos, esos bellos y fríos aros que hacen una música tan alegre; pero, ¡zas!, y quedan apresados. Ahora ya se puede echar a los gigantes al suelo sin miedo, como un saco de arena, pues, encadenados, dejan de ser peligrosos. En vano aúllan los engañados, se revuelcan, se golpean y —Shakespeare les tomó prestado el nombre— invocan a su dios mágico Setebos: ¡la Casa de Contratación quiere curiosidades! Como bueyes derribados, arrastran y remolcan a los indefensos hasta los barcos, donde, por falta de alimento, perecerán miserablemente. Con esta páfida emboscada de los «portadores de cultura» se destruye de golpe la buena relación. Los patagones se mantienen lejos de los embaucadores, y cuando en cierta ocasión un grupo de españoles sale en su persecución —aquí el relato de Pigafetta se vuelve curiosamente impreciso— para capturar o también visitar a algunas mujeres gigantas, ellos se defienden, y uno de los marineros paga la aventura con la vida.

Pero, lo mismo que a los naturales, tampoco a los españoles trae este aciago puerto de San Julián sino desventura. Nada le sale bien a Magallanes aquí, nada quiere prosperarle: la fatalidad se adhiere a

la playa manchada de sangre. Solo salir pronto de aquí, solo regresar, gime la tripulación. Solo avanzar pronto, solo seguir pronto adelante, anhela Magallanes, y la impaciencia de ambos crece con el alargarse de los días. Apenas amainan las más violentas tormentas invernales, Magallanes intenta ya un avance. Envía en misión de reconocimiento el más ágil, el más ligero de sus barcos, la pequeña «Santiago», con el fiel capitán Serrão, a modo de paloma de Noé. Serrão debe avanzar hacia el sur, explorar las bahías y regresar con su informe transcurrido un plazo determinado. Pronto se cumple el plazo, y Magallanes mira impaciente e inquieto hacia el mar. Pero, en vez de venir del mar, la noticia llega de tierra: un día bajan tambaleándose y dando traspiés desde la colina dos figuras extrañas; al principio se las toma por patagones y ya se tiene la ballesta a punto. Pero estos espectros humanos, desnudos, medio helados, medio famélicos, extenuados y desgredados, les gritan palabras españolas: son dos marineros de la «Santiago». Traen malas noticias. Serrão había llegado felizmente a un río de desembocadura cómoda y abundante pesca, el río de Santa Cruz; pero, en el curso de un reconocimiento posterior, una tormenta había arrojado el barco contra la costa y lo había hecho pedazos. Toda la tripulación se había salvado, a excepción de un negro, y esperaba en el río de Santa Cruz en la más extrema necesidad; solo ellos se habían abierto camino a lo largo de la costa hasta San Julián, viviendo durante esos once espantosos días exclusivamente de raíces y hierba.

Magallanes envía de inmediato un bote. Los náufragos son rescatados y traídos de vuelta. Pero ¿de qué sirven los hombres? ¡Un barco se ha perdido, el más ágil, el más hábil de todos! Es la primera pérdida y, como toda pérdida aquí, en el otro extremo de la Tierra, una pérdida irreparable. Cuando por fin, el 24 de agosto, Magallanes da la orden de partir y, con una última mirada a los dos amotinados abandonados, deja atrás la aciaga bahía de San Julián, tal vez maldice en su fuero interno el día que lo hizo desembarcar aquí. Un barco se ha perdido, tres capitanes han dejado aquí la vida, y sobre

todo: ha transcurrido un año irrecuperable sin que nada se haya alcanzado todavía, nada encontrado todavía, nada hecho todavía.

Estos días deben de haber sido los más oscuros en la vida de Magallanes, quizá los únicos en que él, por lo demás creyente inquebrantable, desfalleció en secreto. Ya el hecho de que, al partir de San Julián, comunique con falsa firmeza que está resuelto a navegar, si fuera necesario, a lo largo de la costa patagónica hasta el grado setenta y cinco de latitud, y a elegir el camino habitual en torno al cabo de Buena Esperanza solo en el caso de que ni aun entonces se hubiera hallado el paso hacia el otro mar, ya esta reserva expresada con «si fuera necesario» y «acaso» delata su inseguridad. Por primera vez Magallanes se guarda abierta la posibilidad de una retirada, por primera vez admite ante sus oficiales que el paso buscado quizá no exista en absoluto, o solo se halle en aguas árticas. Es evidente que ha perdido la certeza interior; pero también el presentimiento propicio que le hacía soñar con aquel «paso» lo abandona ahora, en la hora decisiva. Difícilmente ha inventado jamás la historia una situación más irónica, más malévola que la de Magallanes cuando, tras dos días de navegación, hace de nuevo alto en la desembocadura del río Santa Cruz descubierta por Serrão y ordena otra vez dos meses de hibernación para los barcos. Porque imaginemos, desde la perspectiva de nuestro conocimiento geográfico posterior y más exacto, todo el absurdo de esta decisión. He aquí un hombre que, impulsado por una gran idea, confundido por una noticia imprecisa y además equivocada, se ha propuesto como meta de su vida hallar el paso del océano Atlántico al Pacífico y con ello, el primero, la ruta en torno a la Tierra. Gracias a su voluntad demoníaca ha vencido la resistencia de la materia, ha encontrado colaboradores para su plan casi irrealizable, le ha arrancado a un monarca extranjero, mediante la fuerza sugestiva de su idea, una flota, y ha conducido felizmente esa flota más lejos a lo largo de la costa sudamericana que ningún navegante antes que él. Ha dominado los elementos del mar y el motín; ningún obstáculo, ninguna decepción había logrado hasta ahora quebrar su fe fanática de que debía de hallarse ya, en el espacio, muy cerca de aquel

«paso», meta de sus sueños. Ahora, de pronto, y precisamente ante la victoria, se vela la mirada presentidora de este hombre, hasta entonces tan clarividente. Es como si los dioses, que no lo amaban, le hubieran puesto malévolamente una venda en los ojos. Pues en este 26 de agosto de 1520, cuando Magallanes ordena a su tripulación permanecer ociosa aún dos meses más, se halla en realidad ya en la meta. Solo dos grados de latitud, solo dos días de navegación tras trescientos días de viaje, solo un par de leguas tras miles y miles ya recorridas debería recorrer todavía, resuelto, y su alma atormentada podría prorrumpir en júbilo. Pero —escarnio y malicia del destino— el infortunado no sabe ni presiente cuán cerca está de su meta. Dos largos y vacíos meses de zozobra y desconfianza espera y espera la primavera en la desembocadura de este pequeño río, espera en esta costa yerma, olvidada de los hombres, semejante a un hombre que, en la tormenta de nieve, se acurruca tiritando ante su propia cabaña sin sospechar que solo tendría que tantear un paso más adelante para hallarse a salvo. Dos meses, dos meses interminables y absurdos, se sienta Magallanes en este yermo, cavilando y angustiándose sobre si alcanzará el «paso» o no, ¡y a solo dos jornadas de distancia le espera el estrecho que llevará su nombre hasta la eternidad! Hasta el último instante ha de sentir este hombre, que quiere arrancar a la Tierra, cual un Prometeo, su último secreto, la garra torturadora del buitre de la duda.

¡Pero tanto más gloriosa entonces la liberación! Solo alcanza la cima última del sentimiento aquella dicha que se ha remontado desde los abismos últimos del desaliento. El 18 de octubre de 1520, tras dos meses de un reposo vacío y superfluo, Magallanes da de nuevo la orden de proseguir la travesía. Se celebra solemnemente la misa, la tripulación recibe la comunión, y luego los barcos ponen rumbo al sur a toda vela. Una vez más el viento se opone tenazmente, y hay que arrancarle palmo a palmo al elemento hostil. Todavía ningún verde apacible consuela la mirada; vacía, llana, yerma e inhóspita se extiende la costa deshabitada, siempre solo arena y peñascos, y peñascos y arena. Al tercer día, el 21 de octubre

de 1520, se alza por fin un cabo de blancos acantilados ante una playa singularmente desgarrada, y he aquí que, tras este promontorio, al que Magallanes da el nombre de «Cabo de las Vírgenes» en honor de las santas del calendario, se abre una bahía profunda de aguas negras. Los barcos ponen rumbo hacia ella. ¡Extraño, poderoso y austero paisaje! Colinas de vertientes abruptas, inquietas y quebradas, y a lo lejos —espectáculo no visto en años— cumbres altas de blanca cabellera de nieve. ¡Pero qué muerta esta extensión! Ningún ser humano en derredor, apenas un árbol o un matorral; solo el continuo silbar y bramar del viento atraviesa el silencio rígido de esta bahía fantasmalmente vacía. Con desaliento mira la tripulación las aguas tenebrosas. A todos les parece absurdo que esta bahía, cercada de montañas, y sus aguas del Hades puedan conducir hasta una playa llana o incluso hasta el «Mar del Sur», el mar claro, soleado, meridional. Los pilotos manifiestan unánimes su convicción de que esta profunda hendidura no puede ser sino un fiordo semejante a los del país nórdico, y que sería esfuerzo perdido, tiempo malgastado, sondear con la escandalladera esta bahía cerrada o rodearla con los barcos. Ya se habían perdido demasiadas semanas en el reconocimiento de todas estas bahías patagónicas, sin que ninguna de ellas se hubiera revelado como el ansiado estrecho. ¡Que no haya ahora ya más demora! ¡Adelante, rápido, y si pronto no aparece el «estrecho», de vuelta a casa con la estación favorable, o por el cabo de Buena Esperanza hacia el océano Índico!

Pero Magallanes, poseído por su idée fixe del estrecho oculto, insiste en explorar por completo también esta extraña bahía. Contrariados, los demás obedecen la orden, aunque preferirían seguir adelante, pues «todos pensábamos y decíamos que era solo una bahía cerrada» (serrato tuto in torno). Dos barcos se quedan atrás, el buque insignia y la «Victoria», para examinar la bahía exterior. A los otros dos, el «San Antonio» y la «Concepción», se les encomienda avanzar todo lo que puedan, pero regresar a más tardar en cinco días. Pues el tiempo se ha vuelto precioso y escasean las provisiones. Ya no puede Magallanes conceder un plazo de quince

días como en el Río de la Plata. Cinco días de reconocimiento: esa es la última apuesta que aún puede jugarse en este último intento.

Ha llegado ahora el gran instante dramático. Los dos barcos de Magallanes, la «Trinidad» y la «Victoria», empiezan a rodear la bahía exterior, en espera de que el «San Antonio» y la «Concepción» regresen de su avance hacia la bahía interior. Pero una vez más se encabrita la resistencia de la naturaleza, como si se negara a entregar así, sin más, su último secreto. De pronto arrecia el viento, se convierte en tormenta y pronto en uno de esos huracanes súbitos que estallan con frecuencia en esta región, de la que los viejos mapas españoles anotan a modo de advertencia: «no hay buenas estaciones». En un instante la bahía espuma en un remolino blanco y salvaje; ya con la primera embestida se desgarran las amarras del ancla; con las velas recogidas, los dos barcos han de dejarse zarandear indefensos —una suerte tan solo que la tenaz tormenta no los estrelle contra los acantilados. Un día, dos días dura esta espantosa angustia. Pero no es su propio destino lo que consterna a Magallanes, pues sus dos barcos se bambolean y mecen al menos en la bahía abierta, donde es posible mantenerlos lejos de la orilla. ¡Pero los otros dos barcos, el «San Antonio» y la «Concepción»! A ellos ha debido de sorprenderlos la tormenta en la bahía interior, en el paso angosto los ha asaltado el fiero huracán, en ese estrecho conducto donde no tienen espacio para maniobrar, ni la menor posibilidad de fondear y ponerse a salvo: si no ha sucedido un milagro, ambos deben de haber sido arrastrados hace tiempo por la tormenta contra la costa, o hechos mil pedazos contra las rocas.

Una espera febril, angustiosa, impaciente en estos días, en estas horas, las horas decisivas de Magallanes. Un día, y ninguna señal. Un segundo, y no han regresado. Un tercer día, un cuarto, y no vuelven. Y Magallanes sabe: si estos dos barcos han encallado y se han perdido con su tripulación, entonces todo está perdido. Con solo dos barcos no puede arriesgarse a proseguir la travesía. Su gesta, su sueño, se habrán hecho entonces añicos contra estas rocas extrañas.

Por fin, una señal desde la cofa. ¡Pero espanto! No son los barcos, de vuelta a casa, lo que ha divisado el vigía, sino una columna de humo en la lejanía. Instante terrible. Una señal de humo solo puede significar que hay náufragos pidiendo auxilio. ¡Perdido, pues, el «San Antonio»! ¡Perdida la «Concepción», sus mejores barcos, perdida toda su empresa en esta bahía todavía sin nombre! Magallanes ordena ya arriar botes para remar hacia aquella bahía interior y salvar, de vidas humanas, lo que aún se pueda salvar. ¡Pero en este instante se produce el vuelco! Es el mismo instante glorioso que en «Tristán», donde la melodía de muerte de la flauta del pastor, ya lánguida y agonizante, quejumbrosa y desalentada, cambia de pronto y estalla en el aire ligero, jubiloso, arrebatado de la danza del desbordante júbilo. ¡Una vela! ¡Un barco! ¡Un barco! ¡Alabado sea Dios, al menos un barco está a salvo! No, ¡ambos barcos, ambos! El «San Antonio» y la «Concepción», ambos regresan, ambos sanos y salvos. Pero, mira, ¿qué es esto? Apenas divisan a Magallanes y su flota, relampaguea allá, a babor, una vez, dos veces, tres veces, y el eco del trueno de los cañones retumba ancho desde las montañas. ¿Qué ha ocurrido? ¿Por qué disparan, ellos que de ordinario ahorran con esmero cada grano de pólvora, salva tras salva con tanto derroche? ¿Por qué, apenas se atreve Magallanes a creerlo, están izadas todas las banderas, todos los gallardetes? ¿Por qué hacen señas, por qué gritan los capitanes, los marineros, y qué señalan, qué gritan? Todavía no entiende él, desde lejos, las palabras confusas, todavía no captan los compañeros el sentido de sus voces. Pero todos sienten al mismo tiempo, y Magallanes el primero: ¡esta es la lengua del triunfo!

Y en verdad es una bendita noticia la que traen los dos barcos. Con el corazón de pronto ensanchado, Magallanes escucha el relato de Serrão. Al principio, a los dos barcos les había ido mal. Ya se habían adentrado profundamente en la bahía interior cuando estalló aquella tormenta. Aunque recogieron de inmediato todas las velas, el remolino de la corriente los había arrastrado sin embargo indefensos, empujándolos cada vez más adentro; ya habían creído que, indefensos, se harían pedazos contra el fondo de la bahía y sus

orillas rocosas. Entonces, en el último instante, habían notado que la escarpada muralla de roca ante ellos no estaba en absoluto cerrada del todo, sino que, tras un saliente, se abría de nuevo a una especie de canal. Por este paso más tranquilo habían llegado a una segunda bahía, que a su vez se estrechaba para volver a ensancharse y dilatarse. Así habían navegado tres días sin llegar al final de esta asombrosa vía de agua. Todavía no habían encontrado su última salida, pero en ningún caso podía ser un río esta extraña vía de agua. Pues el agua seguía siendo invariablemente salada, y la marea, alta y baja, se dibujaba con regularidad y uniformidad en la playa. Este singular caudal, contra lo que ocurre con una corriente, con el Río de la Plata, no se estrechaba a medida que se navegaba desde la desembocadura hacia arriba, sino que, al contrario, se ensanchaba una y otra vez de nuevo, ancho y marino, con un calado constante. Más que probable era, por tanto, que este fiordo, este canal, condujera hasta el largamente buscado Mar del Sur, cuyas orillas Núñez de Balboa había divisado, pocos años antes, como el primer europeo, desde las alturas de Panamá.

Mejor noticia no la había recibido Magallanes, ese hombre tan probado, desde hacía un año. Y solo cabe intuir cómo esta mensajera de esperanza le iluminó de pronto el corazón sombrío y crispado. Ya había desfallecido en lo más íntimo, ya tenía en la mira el camino de regreso por el cabo de Buena Esperanza, y nadie sabe qué oraciones y votos secretos elevó, de rodillas, a Dios y a sus santos. Y ahora, precisamente en el instante en que su fe había empezado a desvanecerse, comienza el espejismo a hacerse verdad, el sueño a convertirse en suceso. ¡Ni un instante más de vacilación! ¡Levadas las anclas! ¡Desplegadas las velas! ¡Una salva más en honor del rey, una oración al almirante supremo! ¡Y luego, con valentía, hacia el interior del laberinto! Si halla en estas aguas aquerónticas un camino hacia el otro mar, habrá encontrado, el primero, la ruta en torno a la Tierra. Y con sus cuatro barcos, Magallanes pone rumbo, valeroso, hacia este canal, al que, en honor del día, bautiza como canal de Todos los Santos. Pero la posteridad, agradecida, lo llamará estrecho de Magallanes.

Debió de ser un espectáculo extraño, fantasmal, ver por primera vez a los cuatro primeros barcos de la humanidad deslizarse quedos y silenciosos por este estrecho callado, negro, jamás surcado desde tiempos eternos por ser humano alguno. Un silencio inmenso los aguarda. Como montañas magnéticas se yerguen, metálicas, las colinas de la orilla; oscuro pesa el cielo, aquí siempre encapotado; en sombras negras se tiñe el agua; como la barca de Caronte sobre las aguas estigias, sombras entre sombras, así navegan los cuatro barcos, silenciosos, a través de este mundo de Hades. A lo lejos brillan montañas de cumbres nevadas, y un hálito helado trae de noche el viento desde ellas. Ningún ser vivo se muestra alrededor, y sin embargo deben de habitar aquí hombres ocultos, pues de noche brillan a los lados, en la oscuridad, fuegos vacilantes, por lo que Magallanes llama a esta tierra terra de fuego, Tierra del Fuego. (Estos fuegos, siempre encendidos, se observaron todavía durante siglos. Se explican por la circunstancia de que los fueguinos, raza culturalmente del todo primitiva, aún no conocían la técnica de encender el fuego, y por ello quemaban ininterrumpidamente, día y noche, madera y hierba seca en sus chozas.) Pero jamás, mientras los navegantes escudriñan angustiados en todas direcciones, se oye una voz, jamás se mueve una figura; cuando Magallanes envía en cierta ocasión marineros a la orilla con un bote, no encuentran casas ni rastros de vida, sino solo morada de muertos, un par de docenas de tumbas abandonadas. También el único animal que descubren está muerto: una ballena, cuyo cadáver descomunal la marea ha arrastrado hasta la playa; solo para morir ha venido a esta orilla de la caducidad y del eterno otoño. Los navegantes contemplan, asombrados, el fantasmal silencio; es como si hubieran ido a parar a un paisaje estelar calcinado y extinto. ¡Ah, adelante, solo adelante! Y de nuevo se deslizan los barcos, empujados lentamente por la brisa, a través de las nocturnas aguas que jamás habían sentido la quilla de un navío. Una y otra vez se hunde la escandalladera en la profundidad sin hallar fondo; una y otra vez atisba Magallanes, temeroso, hacia todos los lados, por si la bahía no fuera a cerrarse de pronto y a terminar la vía libre de agua. Pero, siempre nueva y siempre más lejos, se prolonga el estrecho, y nuevas señales

atestiguan una y otra vez que ha de conducir al mar abierto. Mas sigue invisible aún ese instante tan anhelado, todavía confuso el camino, todavía turbada el alma. Adelante y siempre adelante prosigue la travesía hechizada a través de la noche cimeria, acompañada tan solo por el canto salvaje e incomprensible del viento, que silba, agudo y frío, entre las montañas.

Pero, si sombría, esta travesía es también, a la vez, peligrosa. No se parece en absoluto el estrecho descubierto a aquel canal imaginario y rectilíneo que los probos cosmógrafos —Schöner, y antes que él probablemente Behaim— dibujaron en sus mapas desde sus cómodos gabinetes alemanes, y en realidad llamar «estrecho» al estrecho de Magallanes no es sino un eufemismo abreviador; en verdad constituye una encrucijada ininterrumpida, una maraña desgarrada y laberíntica de recodos y revueltas, de ensenadas, bahías, fiordos, bancos de arena y enrevesados intestinos de agua, que los barcos solo con el mayor arte y la mayor fortuna logran atravesar sanos y salvos. Con las formas más singulares se afilan o se apiñan estas ensenadas, imprevisibles en su calado, en su salida, tupidas de islas, sembradas de bajíos; tres, cuatro veces se bifurca una y otra vez el estrecho hacia la derecha, hacia la izquierda, y nunca se sabe cuál es la buena, si aquella hacia el oeste, hacia el norte o hacia el sur. Hay que evitar los bancos de arena, hay que bordear las rocas, y una y otra vez el viento hostil, con súbitas ráfagas torbellinadas —los llamados «williwaws»—, barre el agitado canal, encrespando las aguas, desgarrando las velas. Solo por los numerosos relatos de quienes vinieron después se comprende por qué el estrecho de Magallanes siguió siendo durante siglos el terror de todos los marinos. Pues aquí siempre «sopla el viento del norte desde los cuatro puntos cardinales», nunca hay aquí un paso tranquilo, soleado y apacible. Por docenas naufragan barcos de las expediciones posteriores en ese canal inhóspito y todavía hoy no muy poblado, y nada da mejor testimonio de la maestría náutica de Magallanes que el hecho de que precisamente él, el primero en dominar esta peligrosa derrota marina, siguiera siendo también, durante años y años, el último en lograr atravesar aquel estrecho sin

perder un solo barco. Si se piensa en la torpeza de sus naves, que sin más propulsión que la de una vela panzuda y un timón de madera tuvieron que explorar una por una las cien arterias y desvíos, navegando sin cesar de un lado a otro para reencontrarse siempre en puntos determinados, y esto en una estación desapacible y con una tripulación ya extenuada, solo entonces se advierte que su feliz travesía es el milagro que generaciones de marinos han celebrado como tal. Pero, como en todos los ámbitos, también en el arte náutico de Magallanes su verdadero genio fue la paciencia, la inquebrantable prudencia y previsión. Un mes entero persevera en su búsqueda fiable y responsable. No se apresura, no se lanza adelante en impaciente expectación, aunque por dentro, sin duda, el alma le tiembla ya por poder contemplar por fin, por fin, por fin la salida, por fin el mar del sur. Una y otra vez, en cada bifurcación, divide su flota; cada vez que dos barcos exploran un fiordo del norte, los otros dos rastrean al mismo tiempo la vía del sur. Como si este hombre solitario supiera que, nacido bajo estrellas oscuras, jamás puede fiarse de la fortuna, ni una sola vez deja al azar la elección entre los múltiples caminos, echando la moneda a pares o nones; siempre busca y explora todas las vías para hallar la única, la buena, y así triunfa, junto a su genial fantasía, la más sobria y la más propia de sus virtudes: la heroica perseverancia.

¡Triunfo! Las primeras angosturas del estrecho han sido felizmente superadas, y ya están vencidas también las segundas. Una vez más ha llegado Magallanes a una encrucijada, donde la ensenada, ensanchada, se bifurca a la derecha y a la izquierda en dos brazos distintos, y ¿quién puede saber cuál de estos dos caminos conduce derecho al mar abierto y cuál es, para él, un callejón sin salida sin ningún valor? Por eso Magallanes divide de nuevo su pequeña flota. El «San Antonio» y la «Concepción» deben seguir la ensenada hacia el sudeste, mientras que él mismo, con la nave capitana y la «Victoria», examina el canal hacia el sudoeste. Como punto de reunión, a más tardar a los cinco días, se ha fijado la desembocadura de un pequeño río, al que llamarán río de las Sardinias por su riqueza de peces, y ya se han repartido con la mayor

exactitud las instrucciones a los capitanes. Ya podrían los barcos izar las velas. Pero entonces ocurre algo inesperado, que nadie en la flota esperaba: Magallanes convoca a todos los capitanes a bordo de su nave capitana, para que, antes de cualquier nueva acción, le informen sobre las provisiones y para escuchar su opinión sobre si conviene proseguir ahora el viaje o volver atrás una vez lograda la exploración.

¿Para escuchar su opinión? ¿Qué ha ocurrido, se pregunta uno asombrado? ¿Por qué de repente este asombroso gesto democrático? ¿Por qué el férreo dictador, que hasta ahora no había reconocido a ninguno de sus capitanes el derecho de hacer una pregunta o de criticar una orden, eleva justo con ocasión de una maniobra completamente insignificante a sus oficiales, de subordinados, otra vez a camaradas? En realidad, nada hay más lógico que este viraje. Siempre pueden los dictadores, tras un triunfo total, conceder con más facilidad su derecho a la humanidad, y permitir mucho más fácilmente la libertad de palabra una vez asegurado su poder. Ahora que ha encontrado el «paso», el «estrecho», Magallanes ya no tiene por qué temer ninguna pregunta. Ahora que tiene el triunfo en la mano, puede complacer a los demás y mostrar las cartas. Siempre es más fácil obrar con justicia en la fortuna que en la desgracia. Así afloja ahora por fin, por fin, por fin el hombre duro, cerrado, emparedado en sí mismo, aquel silencio que había mantenido a la fuerza apretado entre los dientes. Desde que su secreto ha dejado de ser secreto y se ha hecho manifiesto, Magallanes puede permitirse ser comunicativo.

Los capitanes se presentan y rinden informe. Su comunicación, sin embargo, no es alentadora. Las provisiones se habían reducido peligrosamente, y cada barco llevaba, en el mejor de los casos, víveres solo para tres meses. Magallanes toma la palabra. Ya era seguro, declara con énfasis, que se había alcanzado el primer objetivo del viaje, que el «paso», el tránsito hacia el Mar del Sur, estaba prácticamente encontrado. Ahora pedía a sus capitanes que expusieran libremente su parecer sobre si la flota debía conformarse con este éxito o tratar de cumplir lo que él había prometido al

Emperador: alcanzar también las islas de las Especias y tomarlas en posesión para España. Ciertamente, admitía de buen grado que las provisiones eran ya extremadamente escasas y que aún les esperaban grandes peligros. Pero también era grande la gloria y la riqueza que a todos ellos aguardaba si lo llevaban a feliz término. Su valor permanecía inquebrantable. Pero antes de tomar una decisión definitiva sobre si debían ya regresar con este éxito a medias o, por honor, seguir aún hacia la meta final, quería escuchar la opinión de sus oficiales.

La respuesta de cada uno de los capitanes y pilotos no nos ha llegado, pero probablemente no se yerre al suponer que la mayoría permaneció bastante callada. Aún recuerdan con demasiada claridad la playa de San Julián y los miembros descuartizados de sus camaradas españoles; todavía les resulta incómodo hablar en contra de la voluntad de aquel férreo portugués. Solo uno expresa clara y tajantemente sus reparos: Estevão Gomes, el piloto del «San Antonio», portugués y, según se dice, hasta pariente de Magallanes. Gomes dice abiertamente que, ahora que, según todos los indicios, el «paso» ha sido efectivamente encontrado, sería mejor regresar a España y repetir después, con una flota recién equipada, el viaje hacia las islas de las Especias por la ruta ya abierta. Pues, en su opinión, los propios barcos ya no eran suficientemente marineros, además de estar mal abastecidos de víveres, y nadie sabía hasta dónde se extendía, más allá del estrecho recién descubierto, el Mar del Sur, ese océano nuevo y desconocido. Si se desviaban en aquel mar desconocido y no encontraban pronto un puerto, la flota perecería del modo más miserable.

Por boca de Estevão Gomes habla la razón, y probablemente Pigafetta, que sospecha de antemano de todo adversario de Magallanes, es injusto con este hombre experimentado al atribuirle toda suerte de mezquinos motivos para sus reparos. En realidad, desde el punto de vista lógico y objetivo, la propuesta de Estevão Gomes de regresar ahora con honor y alcanzar el objetivo previsto con una segunda expedición era la acertada; habría salvado la vida a Magallanes y a casi doscientos hombres. Pero a Magallanes no le

importa la vida mortal, sino la hazaña inmortal. Quien piensa de forma heroica ha de obrar, por fuerza, contra la razón. Sin vacilar, Magallanes toma la palabra para replicar. Es cierto que les esperaban dificultades, y probablemente tendrían que padecer hambre y toda suerte de penurias imaginables, pero —palabra curiosamente profética— aun cuando tuvieran que tragar el cuero con que estaban forradas las vergas, él consideraba su deber seguir adelante y descubrir la tierra que había prometido (de pasar adelante y descubrir lo que había prometido). Con esta llamada a la aventura, la deliberación —tan singular desde el punto de vista psicológico— parece haber quedado ya zanjada, y de barco en barco se pregona en voz alta la orden de Magallanes: el viaje continuará. En secreto, sin embargo, Magallanes da a sus capitanes la orden de ocultar a la tripulación, con el mayor cuidado, la escasez de las provisiones. Quien dejara escapar siquiera una insinuación, tendría la vida perdida.

En silencio han acatado los capitanes la orden, y pronto los dos barcos encargados de explorar el canal del sur, el «San Antonio» al mando de Mesquita y la «Concepción» al mando de Serrão, desaparecen en la maraña de las ensenadas dentadas y sinuosas. Los dos barcos que se quedan atrás, la «Trinidad», la nave capitana de Magallanes, y la «Victoria», tienen en cambio un tiempo más llevadero. Fondean en la desembocadura del río de las Sardinas, y en vez de explorar él mismo la continuación del canal hacia el oeste, Magallanes confía este primer reconocimiento a un pequeño bote. No hay ningún peligro en esta parte tranquila del canal; Magallanes solo da una orden, la de estar de vuelta de su exploración a más tardar al tercer día; con ello, a los dos grandes barcos les quedan, hasta que regresen la «Concepción» y el «San Antonio», esos tres días para un descanso completo. Y es un buen descanso el que Magallanes disfruta con los suyos en este paisaje más apacible. Curiosamente, en los últimos días, cuanto más avanzaban hacia el oeste, más se había ido embelleciendo la comarca. En lugar de las escarpadas rocas arenosas, aquí saludan ahora prados y bosques. Más suavemente descienden las colinas, más lejos relucen las

cumbres heladas. El aire se ha vuelto más templado, manantiales de agua dulce reconfortan a los marineros, que durante semanas solo habían conocido el agua salobre y hedionda de los toneles de sus barcos. Ahora yacen indolentes sobre la hierba blanda, contemplan perezosos el prodigio de los peces que vuelan por el aire, pero luego se afanan de nuevo con vigor por pescar en el río las sardinas, que aquí se encuentran en una abundancia increíble. Descubren tantas hierbas buenas y sabrosas que, después de meses, pueden por fin comer hasta hartarse, y la naturaleza los acaricia con tanta belleza y sombra que Pigafetta exclama entusiasmado: «Credo che non sia al mondo el più bello e miglior stretto, comè è questo.»

Pero ¿qué significa esta pequeña dicha del bienestar, de la comodidad, del perezoso descanso, frente a la otra, la grande, la ardientemente embriagadora, la arrebatadoramente exaltante, que ahora envuelve con su rumor a Magallanes? Ya se acerca, ya viene meciéndose; pues, en efecto, al tercer día regresa puntualmente la chalupa enviada, y de nuevo, ya desde lejos, saludan con la mano los marineros, igual que aquel día de Todos los Santos en que descubrieron la entrada del estrecho. Pero ahora —iesto mil veces más importante!— ¡han encontrado por fin la salida! Han visto con sus propios ojos el mar en el que desemboca este canal, ¡el Mar del Sur, el gran mar desconocido! ¡Thalassa, thalassa!, el grito de júbilo milenario con que los griegos, de regreso tras interminables peligros, saludaron las eternas aguas; aquí resuena de nuevo en otra lengua y, sin embargo, con idéntico entusiasmo, y se eleva dichoso hacia una esfera que jamás había escuchado el júbilo de una voz humana.

Este único minuto es el gran instante de Magallanes, aquel instante de arrobamiento extremo e insuperable, como cada hombre solo vive una vez en la vida. Todo se ha cumplido. Ha cumplido la palabra que había dado al Emperador. Ha hecho realidad, él, el primero y el único, lo que miles antes que él solo habían soñado: ha encontrado el camino hacia el otro mar. Justificada y consagrada a la inmortalidad sabe él, por este instante, su vida.

Y entonces ocurre lo que nadie se habría atrevido a suponer en este hombre duro, cerrado en sí mismo. De pronto, al severo soldado, que jamás y ante nadie había traicionado su sentimiento, lo invade el calor que arde por dentro. Los ojos se le desbordan, lágrimas, lágrimas ardientes y abrasadoras, ruedan hasta perderse en la oscura espesura de su barba. Por primera y única vez en su vida, llora este hombre de hierro, Magallanes, de dicha (El capitano generale lacrimò per allegrezza).

Durante un instante, un único y escaso instante en toda su oscura y penosa vida, se le ha permitido a Magallanes sentir el más alto placer concedido al hombre creador: saber realizada la idea de su vida. Pero a este hombre le está escrito en las estrellas no recibir del destino ni un solo respiro de dicha sin un amargo tributo y pago. A cada uno de sus triunfos va ineludiblemente atada una decepción. Solo le está permitido mirar la dicha, no abrazarla, no intentar retenerla, y también este único y breve instante de arrobamiento, el más rico de su vida, se apaga antes de tiempo, antes incluso de que haya podido sentirlo hasta el final. Pues ¿dónde están los otros dos barcos? ¿Por qué tardan tanto? Ahora que aquel bote ha explorado la salida al mar, toda búsqueda ulterior de la salida hacia el mar del Sur es ya solo una pérdida de tiempo superflua. ¡Ah, si al menos llegaran ya los dos barcos enviados, el «San Antonio» y la «Concepción», a recibir la buena nueva! ¡Si por fin llegaran ya! Impaciente, cada vez más impaciente, escruta Magallanes el fondo de la ensenada. Hace tiempo que se ha rebasado el plazo acordado, ya ha pasado el quinto día, y todavía no hay señal ni rastro de ellos.

¿Habrá ocurrido al fin algún accidente? ¿Habrán perdido el rumbo? Magallanes está demasiado agitado para seguir esperando ocioso e inactivo en el lugar convenido. Ordena izar velas y poner rumbo de vuelta al canal, para salir al encuentro de los barcos rezagados. Pero vacío, siempre vacío el horizonte, vacías las aguas frías y muertas. En ninguna parte una señal, en ninguna parte un rastro.

Por fin, al segundo día de la búsqueda, brilla una vela. Es la «Concepción», al mando del fiel Serrão. Pero ¿dónde está el otro

barco, el más importante por ser el mayor de la flota, el «San Antonio»? Serrão no tiene respuesta. Ya el primer día, el «San Antonio» se había adelantado a ellos y desde entonces había desaparecido. En el primer momento, Magallanes aún no sospecha nada malo. Quizá el «San Antonio» simplemente se ha extraviado, o su comandante ha malentendido lo acordado. Así pues, envía ahora a todos los barcos de la flota en distintas direcciones, para rastrear todos los rincones del canal principal, el seno Almirantazgo (Admiralty Sound). Hace encender señales de fuego; junto a banderas clavadas se dejan cartas con instrucciones, por si el barco extraviado hubiera perdido el rumbo. Pero en ninguna parte un rastro. Algo malo debe de haber ocurrido. O bien el «San Antonio» ha naufragado y perecido con toda su tripulación, lo cual sin embargo no es probable, pues precisamente en estos días el tiempo estaba llamativamente en calma, sin viento. O bien —posibilidad más verosímil— aquel piloto del «San Antonio», Estevão Gomes, que en el consejo de guerra había exigido el regreso inmediato, ha hecho valer rebeldemente su exigencia: él y los oficiales españoles de aquel barco han reducido sin más al fiel capitán y han desertado con todas las provisiones.

En aquella hora, Magallanes no puede saber qué ha ocurrido. Solo sabe que le ha sucedido algo terrible. El barco ha desaparecido, el mejor, el mayor, el más abundantemente provisto de víveres de toda su flota. Pero ¿adónde ha ido, y qué le ha ocurrido, qué ha pasado a bordo de él? Nadie puede darle noticia, en aquella inmensa soledad deshabitada, de si yace en el fondo del mar o si ha desertado y ha puesto rumbo apresurado hacia España. Solo los astros extraños, la Cruz del Sur, rodeada del centelleo de toda su hueste, solo ellos fueron testigos que contemplaron el suceso secreto. Solo ellos conocen el rumbo del «San Antonio», solo ellos podrían darle respuesta. Comprensible, por tanto, que Magallanes, confiando como todos los de su tiempo en la astrología como una ciencia de la verdad, llame junto a sí al astrólogo y astrónomo Andrés de San Martín, que acompaña la nave en lugar de Faleiro, a él, el único que tal vez sea capaz de leer en las estrellas. Le ordena levantar el

horóscopo y explicar, mediante su arte, qué le ha ocurrido al «San Antonio». Y, por excepción, la astrología acierta; el buen astrólogo, que recuerda con exactitud la actitud resuelta de Estevão Gomes en aquel consejo de guerra, vaticina —y los hechos habrán de confirmarlo— que el barco ha desertado y que su capitán es un prisionero.

Una vez más, por última vez, se halla Magallanes ante una decisión inaplazable. Demasiado pronto se había alegrado, con el corazón demasiado ligero se había regocijado. Ahora le ha ocurrido —de nuevo un curioso paralelismo entre la primera vuelta al mundo y la segunda— lo mismo que le sucederá a Francis Drake, su sucesor, a quien también su mejor barco desertará en secreto, de noche, con el amotinado general Winter. En pleno curso victorioso, un compatriota, un enemigo de su propia sangre, ha atacado a traición a Magallanes por la espalda, y si la flota ya andaba antes escasa de víveres, ahora amenaza la penuria manifiesta. Pues precisamente el «San Antonio» llevaba a bordo la mayor y mejor parte de las provisiones, y además, con la inútil espera y búsqueda, se han malgastado de nuevo seis días de víveres. La incursión en el desconocido mar del sur, que ocho días atrás, con una constelación bastante más favorable, ya era una empresa audaz, se ha convertido ahora, tras la fuga del «San Antonio», en un acto casi suicida.

De la más alta cumbre de la orgullosa certeza, Magallanes se ha precipitado de golpe al más profundo abismo de la consternación. Y ni siquiera haría falta el testimonio que nos transmite Barros: «Quedó tan confuso que no sabia lo que habia de determinar», pues reconocemos con demasiada claridad la inquietud interior de Magallanes por la orden de navegación —la única que se nos ha conservado— que en este momento de consternación transmitió a todos los oficiales de su flota. Por segunda vez en pocos días, exige su opinión sobre si la flota debe continuar o regresar; pero esta vez ordena a sus capitanes que le den la respuesta por escrito. Pues Magallanes quiere —y esto demuestra su previsión de largo alcance— una coartada. Scripta manent; necesita, para más adelante, una prueba escrita y presentable de que ha consultado a sus capitanes.

Tiene perfectamente claro —y también esto lo confirmarán los hechos— que aquellos amotinados del «San Antonio», apenas desembarquen en Sevilla, se presentarán como sus acusadores, para no ser ellos mismos acusados de insubordinación. Sin duda lo presentarán a él, al ausente, como un hombre de terror; excitarán el sentimiento nacional español con relatos exagerados de cómo él, el portugués extranjero, hizo encadenar cruelmente a los funcionarios nombrados por el rey, de cómo hizo decapitar, descuartizar o dejar morir miserablemente de hambre a hidalgos castellanos, para luego, contra la orden estricta del rey, poner la flota exclusivamente en manos de portugueses. Para desvirtuar este reproche inevitable, el de haber sofocado durante todo el viaje, mediante un terror brutal, toda libre expresión de opinión de sus oficiales, redacta ahora Magallanes aquella singular orden, que parece más una autodefensa que una consulta camaraderil. «Dado en el canal de Todos los Santos enfrente del Rio del Isleo, 21 de noviembre», empieza esta orden: «Yo, Hernando de Magallanes, caballero de la Orden de Santiago y capitán general de esta armada... he sabido bien que a todos vosotros os parece decisión prudente seguir adelante, porque consideráis que el tiempo está ya muy avanzado. Yo soy un hombre que jamás desdeña la opinión o el consejo ajeno, sino que quiere tratar y llevar a cabo todos sus asuntos en común con todos.»

Probablemente los oficiales sonríen por lo bajo ante esta singular autodescripción. Pues si hay un rasgo de carácter que define a Magallanes, es precisamente su inflexible autoritarismo en el mando y en el ordenar. Demasiado bien recuerdan todos cómo ese mismo hombre ha aplastado con puño acorazado toda objeción de sus compañeros de mando. Pero también Magallanes sabe cuán vivamente deben de recordar ellos su despiadada dictadura de opinión, y por eso prosigue: «Que nadie tenga, pues, miedo a causa de lo sucedido en el puerto de San Julián, sino que cada uno de vosotros tiene el deber de decirme, sin temor, cuál es vuestro parecer sobre la seguridad de nuestra armada. Sería contrario a vuestro juramento y a vuestro deber que quisierais ocultarme vuestro parecer.» Exige que cada uno (cada uno de por sí)

manifieste con claridad, y por escrito (por escrito), su opinión sobre si conviene seguir adelante o regresar, exponiendo las razones para ello.

Pero una confianza perdida a lo largo de meses y meses no se recupera en una hora. El miedo sigue demasiado metido en los huesos de los oficiales para exigir con total franqueza la vuelta, y la única respuesta que se nos ha conservado, la del astrónomo San Martín, muestra lo poco dispuestos que estaban, justo ahora que la responsabilidad se había vuelto enorme, a compartirla con Magallanes. El buen astrólogo habla, como corresponde a su oficio, de manera ambigua y nebulosa, haciendo malabarismos con la mayor habilidad entre el por un lado y el por otro. Duda, ciertamente, de que por este canal de Todos los Santos se pueda llegar a las Molucas (aunque yo dude que haya Camino para poder navegar a Maluco por este canal), pero aconseja de todos modos seguir adelante, porque tienen «el corazón de la primavera en las manos». Pero, por otro lado, tampoco convendría ir demasiado lejos, y sería mejor dar la vuelta hacia mediados de enero, pues la gente estaba débil y con las fuerzas mermadas. Quizá fuera mejor no navegar hacia el oeste, sino hacia el este, pero que Magallanes hiciera lo que le pareciera acertado, y que Dios le mostrara el camino. De modo igualmente impreciso debieron de expresarse también los demás oficiales.

Sin embargo, Magallanes no ha preguntado a sus oficiales para obtener una respuesta, sino solo para poder demostrar que los había consultado. Él lo sabe: se ha aventurado demasiado lejos para poder aún retroceder. Solo puede regresar como triunfador; de lo contrario, está perdido. E incluso si aquel locuaz astrónomo le hubiera vaticinado la muerte, él tendría que seguir adelante por su camino heroico. El 22 de noviembre de 1520, por orden suya, los barcos abandonan el puerto del río de las Sardinas; pocos días después el estrecho de Magallanes —pues así se llamará para siempre— queda atravesado, y a la salida del canal ve, tras un promontorio al que llama agradecido Cabo Deseado, el cabo anhelado, con olas infinitas, el mar nuevo, jamás surcado hasta entonces por ningún barco

europeo. ¡Visión conmovedora! Allí, hacia el oeste, más allá del horizonte infinito, han de encontrarse las islas de las Especias, las islas de la riqueza, y detrás de ellas los inmensos imperios de Oriente, China y Japón y la India, y luego, más allá, infinitamente más allá, de nuevo la patria, España, Europa. ¡Una vez más, pues, un descanso, el último descanso antes del impulso decisivo hacia el océano desconocido, jamás cruzado desde el principio de la tierra! ¡Luego, el 28 de noviembre de 1520, se levantan anclas, se izan las banderas! Y con atronadora salva de artillería, los tres pequeños barcos solitarios saludan respetuosamente el mar desconocido, tal como se saluda caballerescamente a un gran adversario al que se desafía a duelo a vida o muerte.

MAGALLANES DESCUBRE SU REINO

28 de noviembre de 1520 - 7 de abril de 1521

La historia de esta primera travesía del océano hasta entonces todavía sin nombre —«un mar tan vasto que el espíritu humano apenas puede abarcarlo», se dice en el relato de Maximiliano Transilvano— es una de las hazañas inmortales de la humanidad. Ya el viaje de Colón hacia lo espacialmente ilimitado fue sentido por su época y por todas las épocas como una proeza de valor incomparable, y sin embargo: ni siquiera esa gesta puede compararse, en cuanto al sacrificio, con la victoria que Magallanes, en medio de las privaciones más innombrables, arrancó a los elementos. Pues Colón navega con sus tres naves recién salidas de la quilla, recién aparejadas y bien abastecidas, en total solo treinta y tres días, y ya una semana antes de tomar tierra, la hierba flotante en el mar, maderas extrañas a la deriva y aves de tierra le confirman que se aproxima a algún continente. Su tripulación está sana y descansada, sus naves tan sobradamente provistas de víveres que, en el peor de los casos, podría regresar a casa sin haber cumplido su empresa. Solo ante él se extiende lo desconocido, y a su espalda tiene la patria como último camino y última salida. Magallanes, en cambio, navega enteramente hacia el vacío, y no parte de una Europa familiar, con puerto y hogar, sino de una Patagonia extraña e inhóspita. Sus tripulaciones están agotadas por meses de fatigas. El hambre y la privación quedan atrás; el hambre y la privación viajan con ellos; el hambre y la privación amenazan por delante. Gastada está su ropa, hecha jirones cada vela, desgastada cada maroma.

Desde hace semanas y semanas no han visto un rostro humano nuevo, no han vuelto a ver una mujer, ni vino, ni carne fresca, ni pan fresco, y en su fuero interno envidian seguramente a los compañeros más audaces que desertaron a tiempo y volvieron a casa, en lugar de quedar expuestos a tan infinito desierto de agua. Y así navegan los tres barcos veinte días, treinta días, cuarenta días, cincuenta días y sesenta días, y todavía ninguna tierra, todavía ninguna señal de esperanza de que se acerquen a tierra! Y de nuevo una semana y otra semana y otra y otra y otra más —cien días, tres veces el tiempo que Colón empleó en atravesar el océano! Mil y mil y mil horas vacías navega la flota de Magallanes por completo en el vacío. Desde el 28 de noviembre, cuando el Cabo Deseado, el cabo anhelado, se desvaneció en el horizonte, ya no vale ningún mapa ni ninguna medida. Falsas han resultado todas las distancias que Faleiro calculó en su tierra; hace tiempo que Magallanes cree haber dejado atrás Cipango, el Japón, y en realidad apenas ha recorrido un tercio del océano desconocido, al que, por su calma, bautiza para siempre como «il Pacífico», el Pacífico.

¡Pero qué cruel esa placidez, qué tormento de monotonía en este silencio mortal! Siempre igual de azul y de terso el mar, siempre igual de despejado y ardiente el cielo, siempre igual de mudo, igual de silencioso el aire, siempre igual de amplio e igual de redondo el horizonte, un corte metálico entre el mismo cielo y la misma agua, que poco a poco se va clavando profundamente en el corazón. Siempre la misma inmensa nada azul en torno a los diminutos barcos, esto único que se mueve en medio de la horrible inmovilidad, siempre la misma luz cruelmente cortante del día, en la que solo se percibe una y otra vez lo mismo, lo idéntico, y siempre de noche las mismas estrellas frías y silenciosas, interrogadas en vano. Siempre los mismos objetos en el pequeño espacio humano, la misma vela, el mismo mástil, la misma cubierta, la misma ancla, los mismos cañones, las mismas mesas. Siempre el mismo hedor putrefacto y dulzón de lo podrido, que humea desde las entrañas del vientre del barco. Siempre, por la mañana, al mediodía, por la tarde y por la noche, siempre encontrándose una y otra vez

inevitablemente los mismos rostros, que se miran fijamente con sorda desesperación, solo que los rostros de los hombres se van demacrando cada día más. Más hondo se hunden los ojos en sus cuencas, más apagado se vuelve su brillo con cada mañana inútil, más y más se ahuecan las mejillas, más flojo y más débil se hace paso tras paso. Deambulan como fantasmas, de mejillas hundidas y pálidos, los que pocos meses antes trepaban aún, como mozos frescos y audaces, arriba y abajo por las escalas y aparejaban las vergas en la tormenta. Como enfermos se tambalean ahora, o yacen agotados sobre sus esteras. Cada uno de los tres barcos que zarparon hacia una de las aventuras más audaces de la humanidad está habitado ya únicamente por seres a los que apenas se puede reconocer como marineros; cada cubierta es un hospital flotante, un lazareto errante.

Pues las provisiones menguan terriblemente en esta travesía inesperadamente larga, y la necesidad crece de manera espantosa. Hace tiempo que hay que llamar más bien inmundicia que alimento a lo que el maestro de víveres reparte a diario entre la tripulación. Se ha agotado por completo el vino, que todavía refrescaba en alguna medida los labios y el alma. El agua dulce, en cambio, cocida por el sol implacable y vuelta salobre en los toneles y odres sucios, despide un hedor tan pestilente que los desdichados deben taparse la nariz con los dedos mientras, con el único trago que se les raciona a diario, humedecen su garganta reseca. El bizcocho, por su parte, junto con los peces que pescan, su único alimento, se ha convertido hace tiempo en un polvo gris y sucio en el que hormiguean los gusanos, y además está apestando por los excrementos de las ratas, que, enloquecidas también ellas, se habían abalanzado sobre el último y miserable resto de comida. Tanto más codiciados se han vuelto ahora, a su vez, esos animales repugnantes, y cuando desesperadamente se persigue a estos ladrones de las últimas provisiones por todos los rincones, no se hace solo para matarlos, sino también para negociar de inmediato sus cadáveres como una exquisitez culinaria; medio ducado de oro se le paga al hábil cazador que ha atrapado uno de estos animales chillones, y el afortunado

comprador engulle con avidez el asqueroso asado. Para engañar a su estómago, que se contrae dolorosamente en crueles espasmos reclamando alimento, para simular al hambre atenazante siquiera una satisfacción cualquiera, la tripulación inventa engaños cada vez más peligrosos: se recoge serrín y se mezcla con los restos del bizcocho, para así, engañosamente, aumentar la escasa ración. Al final la necesidad llega a ser tan grande que se cumple la terrible palabra profética de Magallanes: que comerían el cuero de las pieles de buey con que están forradas las vergas; en Pigafetta encontramos una descripción del procedimiento con que los hambrientos, en su desesperación, intentaban volver comestible incluso esto que no lo era. «Finalmente, para no morir de hambre, comimos también los trozos de cuero de vaca con que estaba forrada la verga mayor para proteger las cuerdas de que se rompieran. Expuestos durante años a la lluvia, al sol y al viento, estos trozos de cuero se habían vuelto tan duros como la piedra, que teníamos que colgarlos en el mar durante cuatro o cinco días para ablandarlos un poco. Solo entonces los poníamos un momento sobre las brasas, y así los tragábamos.»

No es de extrañar que ni siquiera los más resistentes de entre estos hombres de hierro, acostumbrados al sufrimiento, pudieran soportar semejante alimentación a la larga. Estalla el escorbuto a causa de la falta de alimentos frescos (nosotros diríamos: ricos en vitaminas). A los enfermos se les empiezan a hinchar las encías y luego a supurar, los dientes se aflojan y se caen, se forman úlceras en la boca, y finalmente el paladar se hincha tan dolorosamente que, aunque tuvieran alimento, los desdichados ya no serían capaces de tragarlo, y perecen miserablemente. Pero también a los supervivientes el hambre les quiebra la última fuerza. Con las piernas supurantes o paralizadas, van a tientas apoyados en bastones, o se acurrucan exhaustos en los rincones. No menos de diecinueve, es decir, cerca de una décima parte de la tripulación restante, perecen entre horrendos tormentos en esta travesía del hambre; uno de los primeros es el pobre gigante patagón al que habían bautizado Juan Gigante y al que, pocos meses antes, se

admiraba precisamente por eso, porque de un solo golpe devoraba media caja de bizcocho y se bebía un cubo de agua como si fuera un vaso. Cada día de la interminable travesía reduce el número de marineros todavía capaces de trabajar, y con razón subraya Pigafetta que, con fuerzas humanas tan debilitadas, los tres barcos jamás habrían podido resistir una tormenta o un temporal: «Si Dios y su bendita Madre no nos hubieran regalado tan buen tiempo, todos habríamos muerto de hambre en este mar inmenso.»

Durante tres meses y veinte días en total marcha la solitaria caravana de estos tres barcos a través del infinito desierto de agua, sufriendo todos los tormentos imaginables, y ni siquiera el más terrible le es ahorrado: el tormento de la esperanza defraudada. Pues así como en el desierto los sedientos creen ver de pronto un oasis, ya se mecen verdes las palmeras, ya se hinchán las sombras frescas y azules entre la luz cegadora y venenosa que desde hace días les deslumbra los ojos, ya creen oír murmurar la fuente, pero apenas avanzan a trompicones con sus últimas fuerzas, cuando la aparición se desvanece de golpe y de nuevo los rodea el desierto, más hostil todavía que antes: así caen también los hombres de Magallanes víctimas de un espejismo semejante. Una mañana resuena de pronto un grito ronco desde la cofa del mástil: un marinero ha avistado tierra, una isla, tierra por primera vez desde tiempo inmemorial. Como locos se precipitan a cubierta los hambrientos, los sedientos; hasta los enfermos, que yacían flácidos en el suelo como ropa exprimida, se arrastran tambaleándose hasta allí. En verdad, es una isla a la que se aproximan. Rápido, rápido, ahora a tripular los botes: ya sus sentidos sobreexcitados ven manantiales borboteantes, ya sueñan con agua y con un buen descanso a la sombra de los árboles, ya ansían, tras semanas y semanas de eterno vagar a la deriva, volver a sentir por fin tierra bajo las plantas de los pies, y no siempre solo tablas oscilantes sobre olas oscilantes. ¡Pero qué engaño más lamentable! Al acercarse más, resulta que esta isla, y más tarde una segunda, a las que en su amargura por eso llaman las Islas Desaventuradas, las islas del infortunio, son una roca completamente vacía, deshabitada

e inhabitable, un páramo sin hombres ni animales, sin manantial ni fruto. ¡Inútil pérdida de tiempo sería desperdiciar siquiera un día en estas rocas inhóspitas! Y más y más adelante prosigue la travesía por el desierto azul, más y más, más aún, días y días y semanas y semanas, esta que es quizá la travesía más terrible y más rica en privaciones que registra la eterna crónica del sufrimiento humano y de la capacidad humana de sufrir que llamamos historia.

Por fin, el 6 de marzo de 1521 —más de cien veces se ha alzado el sol sobre el mismo azul vacío e inmóvil, más de cien veces se ha hundido en ese mismo azul vacío, inmóvil e implacable; cien veces se ha hecho de noche el día y de día la noche desde que la flota salió del estrecho de Magallanes hacia mar abierto—, resuena de nuevo el grito desde la cofa: ¡Tierra, tierra! Ya era hora, la hora suprema. Dos días más, tres días en el vacío, y probablemente jamás habría llegado a la posteridad rastro alguno de aquella hazaña heroica. Con la tripulación muerta de hambre, un cementerio errante, los barcos habrían vagado sin gobierno y habrían acabado por estrellarse en una tormenta o contra una playa. Pero esta nueva isla, gracias a Dios, está habitada, tendrá agua para los que se consumen de sed. Apenas se acerca la flota a la bahía, cuando ni siquiera se han arriado velas ni fondeado anclas, ya se acercan a toda prisa canoas de una rapidez inquietante, pequeñas embarcaciones pintadas cuyas velas están hechas de hojas de palma cosidas entre sí. Ágiles como monos, trepan a bordo estos ingenuos hijos de la naturaleza, completamente desnudos, y les es tan ajeno todo concepto de convención moral que se apoderan sin más de todo lo que ven de pie o tendido. En un instante desaparecen los objetos más diversos como por arte de prestidigitación; de pronto hasta el pequeño bote de desembarco de la «Trinidad» aparece cortado de su cabo de remolque. Alegres y por completo ajenos a cualquier sospecha de haber cometido algo malo, riendo por haber conseguido tan fácilmente algo jamás visto, se alejan remando con su hermoso botín. Pues a estos ingenuos paganos les parece tan natural y evidente —la gente desnuda no tiene bolsillos— ponerse en el pelo un par de cosas relucientes, como a los españoles, al Papa

y al Emperador les parecía natural y evidente declarar de antemano todas esas islas aún no descubiertas, con sus hombres y sus animales, propiedad legal del rey cristianísimo.

Magallanes, en su difícil situación, puede mostrar ahora poca comprensión por anexiones sin documento imperial y papal. Imposible para él dejar sin más a los ágiles ladrones aquel pequeño bote de desembarco que, según la cuenta que consta en los archivos, ya había costado en Sevilla tres mil novecientos treinta y siete maravedís y medio, y que aquí, a miles de millas de distancia, representa una riqueza insustituible. Así que, al día siguiente, Magallanes desembarca a cuarenta marineros armados para recuperar su bote de remos y dar una lección a los deshonestos isleños. Se incendian algunas de sus chozas, pero no llega en absoluto a producirse un verdadero combate, pues estos pobres hijos de la naturaleza son tan ignorantes en el arte de matar que, cuando de pronto se encuentran con las flechas de los españoles clavadas en su cuerpo sangrante, ni siquiera entienden cómo, desde lejos, esos objetos puntiagudos y emplumados pudieron penetrar tan hondo bajo su piel y ahora les duelen tan terriblemente. Desesperados, tiran y arrancan las flechas y huyen luego en salvaje tumulto hacia los bosques, lejos de los abominables bárbaros blancos. Ahora los españoles hambrientos pueden por fin conseguir algo de agua para los medio moribundos y hacer una minuciosa razia en busca de alimentos. Con ávida prisa arrastran fuera de las chozas abandonadas todo lo que pueden agarrar, gallinas, cerdos y frutas; y después de haberse robado así mutuamente, los indígenas a los españoles y los españoles a los indígenas, los civilizados ladrones bautizan, como castigo, las islas para siempre con el nombre infamante de las Islas de los Ladrones.

Con todo: esta razia salva a los medio famélicos. Tres días de descanso, el botín de frutas y carne frescas, así como el agua pura y reconfortante de manantial, han reanimado a la tripulación. Todavía mueren de agotamiento algunos marineros durante la travesía posterior, entre ellos el único inglés a bordo; todavía yacen algunas docenas de hombres sin fuerzas y enfermos. Pero el horror extremo

ha pasado, y con renovado ánimo los barcos ponen rumbo de nuevo hacia el oeste. Cuando, después de otra semana, el 17 de marzo, aparece de nuevo el contorno de una isla y, junto a ella, una segunda, Magallanes sabe que el destino se ha apiadado de ellos. Según sus cálculos, tienen que ser las Molucas. ¡Júbilo! ¡Júbilo! ¡Ha llegado a la meta! Pero ni siquiera la ardiente impaciencia por asegurarse cuanto antes su triunfo vuelve precipitado o imprudente a este hombre. En vez de desembarcar en Suluan, la mayor de las dos islas, Magallanes elige como fondeadero una más pequeña, que Pigafetta llama «Humunu», precisamente porque está deshabitada y, dado el elevado número de enfermos, Magallanes quiere evitar por el momento cualquier encuentro con los indígenas. ¡Restablecer primero a la tripulación, antes de negociar o combatir! Los enfermos son llevados a tierra, reanimados con agua fresca, y para ellos se sacrifica uno de los cerdos robados en las Islas de los Ladrones: isoalo descanso primero y ninguna aventura! Pero no pasa mucho tiempo: por la tarde del día siguiente ya se acerca confiadamente, desde la isla mayor, una canoa con indígenas que saludan amistosamente con la mano. Traen frutas que son nuevas para el buen Pigafetta y que no se cansa de admirar, pues son bananas y cocos, cuya agua lechosa reanima maravillosamente a los enfermos. Comienza un apresurado trueque: pescado, gallinas y vino de palma, naranjas y toda clase de verduras y frutas pueden ahora adquirir los hambrientos a cambio de unos cascabeles o unas cuentas de vidrio de colores. Y por primera vez en semanas y meses, enfermos y sanos comen de nuevo hasta saciarse.

En el primer arrebatado de entusiasmo, Magallanes había creído haber alcanzado ya la verdadera meta de su viaje, las islas de las Especies, las «islas de la especiería». Pero he aquí que no son en absoluto las Molucas donde ha desembarcado sin saberlo, pues de lo contrario Enrique podría, tendría que entender de inmediato la lengua del país. No son sus compatriotas, y por eso tiene que ser otro país, otro archipiélago, al que el azar los ha arrastrado. Una vez más los cálculos de Magallanes, que le habían hecho tomar a través del océano Pacífico un rumbo diez grados más al norte, han

resultado del todo erróneos. Y una vez más su error ha producido un descubrimiento. Precisamente por su rumbo defectuoso, Magallanes ha llegado demasiado al norte y, en vez de a las Molucas, ha llegado a un grupo de islas completamente desconocido, a un archipiélago que ningún europeo había mencionado hasta entonces, ni siquiera sospechado. En busca de las Molucas ha descubierto las Filipinas, y con ello ha hallado para el emperador Carlos una nueva provincia, la única, además, que permanecerá en posesión de la Corona española más tiempo que todas las descubiertas y conquistadas por Colón, por Cortés, por Pizarro. Pero también para sí mismo ha fundado con este descubrimiento inesperado un reino, pues, según su contrato, a él y a Faleiro les corresponde el derecho a dos de las nuevas islas, en caso de que descubriera más de seis. Desde una sola noche, el que ayer todavía era un pobre aventurero, un desesperado al filo mismo de la ruina, es ahora adelantado de un país propio, partícipe a perpetuidad de todas las ganancias que fluirán de estas nuevas colonias, y con ello uno de los hombres más ricos de la tierra.

¡Maravilloso vuelco de un solo día tras cien y cien más días sombríos e inútiles! No menos que el alimento abundante, fresco y saludable que los indígenas llevan remando a diario desde Suluan hasta el improvisado hospital natural, reanima a los enfermos el maravilloso elixir anímico de la seguridad por fin alcanzada. Tras nueve días de cuidados esmerados en esta tranquila playa tropical, casi todos se han restablecido, y Magallanes puede ya hacer los preparativos para explorar la isla de Massawa, situada enfrente. Poco faltó para que, en el último instante, un enojoso accidente viniera a turbar la alegría de aquel que por fin se sentía dichoso. Su cronista y amigo Pigafetta, en efecto, se inclina un poco demasiado hacia delante mientras pesca y cae al agua, sin que nadie note su caída. Con ello casi se nos habría también ido nadando toda la historia de aquella primera vuelta al mundo, pues al parecer el buen Pigafetta no sabe nadar y está a punto de ahogarse. Por suerte, en el último minuto logra agarrar un cabo que cuelga del barco, y, a fuerza de sus vigorosos gritos, se sube de nuevo a bordo a este cronista tan imprescindible para nosotros.

Alegres se izan esta vez las velas. Todos lo saben: el horrible y gran océano ha terminado; ya no oprime ni angustia aquel terrible vacío. Solo unas horas, solo unos días les quedan por navegar, y ya durante la travesía asoman una y otra vez, a derecha e izquierda, las líneas sombrías de islotes cercanos. Por fin, al cuarto día, el 28 de marzo, la víspera de Viernes Santo, la flota desembarca en Massawa para hacer una última pausa antes del asalto final hacia la meta tan largamente y tan en vano buscada.

En Massawa, esa isla filipina minúscula e insignificante que solo con lupa se encuentra en los mapas corrientes, Magallanes vive de nuevo uno de esos instantes grandiosamente dramáticos de su vida; siempre estallan, concentrados por entero en un segundo como una llama que se dispara hacia lo alto, dentro de su oscura y penosa existencia, momentos de dicha semejantes, que con su intensidad embriagadora recompensan maravillosamente la tenaz, pesada y perseverante paciencia de incontables horas solitarias y llenas de zozobra. El motivo externo se presenta esta vez de la manera más insignificante. Apenas se acercan a la playa de Massawa los tres grandes barcos extranjeros con las velas hinchadas, cuando ya se reúne amistosa y curiosa la gente para esperar a los forasteros. Pero antes de desembarcar él mismo, Magallanes envía por precaución por delante a su esclavo Enrique como mediador de paz, suponiendo con acierto que los indígenas depositarían probablemente más confianza en un hombre de piel morena que en uno de aquellos hombres barbudos, de piel blanca, extrañamente vestidos y armados.

Y entonces ocurre lo inesperado. Charlando y gritando, los isleños semidesnudos rodean a Enrique, y de pronto el esclavo malayo se asombra y se detiene sobresaltado. Pues ha entendido algunas palabras sueltas. Ha entendido lo que esta gente le dice, ha entendido lo que le preguntan. Él, arrancado de su patria hacía años, ha oído por primera vez de nuevo fragmentos de su propia lengua. Instante memorable, inolvidable, uno de los más grandes de la historia de la humanidad: por primera vez desde que la Tierra gira por el espacio, un solo ser humano vivo ha regresado dando la

vuelta completa al globo hasta su propia zona natal. No importa que fuera un esclavo insignificante: la grandeza no reside aquí en el hombre, sino en su destino. Pues este insignificante esclavo malayo, del que no sabemos más que su nombre de esclavo, Enrique, él, a quien a latigazos arrancaron de la isla de Sumatra y arrastraron a través de la India y de África hasta Lisboa, hasta Europa, es el primero de las miríadas de seres humanos que jamás poblaron la tierra que, pasando por Brasil y por la Patagonia, por todos los océanos y mares, ha regresado a la esfera donde se habla su propia lengua; dejando atrás a cien, a mil pueblos y razas y tribus, cada uno de los cuales pronuncia de otro modo la palabra para un mismo concepto, es él el primero que ha vuelto, dando la vuelta a la bola que gira, hasta el único pueblo que entiende, que le entiende.

En ese segundo Magallanes lo sabe: la meta está alcanzada, su hazaña está cumplida. Viniendo de oriente, ha vuelto a pisar el borde del ámbito lingüístico malayo que doce años atrás, navegando hacia occidente, había abandonado; pronto podrá devolver sano y salvo a este esclavo a Malaca, donde lo compró. Que esto ocurra mañana, que ocurra más adelante, que sea otro en su lugar quien alcance las islas prometidas, resulta indiferente. Pues lo esencial de su hazaña ya está cumplido en este único instante, que ha demostrado por primera vez y para siempre el hecho de que quien navega tenazmente sobre el mar, ya sea siguiendo al sol, ya sea contra el sol, tiene que regresar al lugar del que partió. Lo que los más sabios sospecharon durante miles de años, lo que los eruditos soñaron, se ha convertido ahora, gracias al valor de un solo hombre, en certeza: la Tierra es redonda. Pues he aquí que un hombre le ha dado la vuelta.

Estos días en Massawa son los más dichosos y los más distendidos de todo el viaje. La estrella de Magallanes está en el cenit. Dentro de tres días, el domingo de Pascua, se cumplirá el aniversario de aquel día aciago en que, en puerto San Julián, tuvo que defenderse de la conjura a puñal y con violencia, ¡y desde entonces, cuánta desgracia, cuánto tormento, cuánta penuria! Detrás de él queda un horror sin límites: los espantosos días del hambre, de la privación,

las noches de tormenta en mares desconocidos. Detrás de él queda el tormento de todos los tormentos, la espantosa incertidumbre que durante meses y meses le atenazó el alma, la duda ardiente de si no habría conducido mal la flota que le fue confiada. Pero ahora está enterrada para siempre la cruel discordia dentro de sus propias filas: un verdadero día de Resurrección puede celebrar en esta Pascua el hombre de fe maravillosa que es él, y, disipadas ya las nubes del peligro, resplandece gloriosa la hazaña realizada. Lo imperecedero, hacia lo que durante años ansiaron sedientos todos sus pensamientos y esfuerzos, está cumplido: Magallanes ha encontrado la ruta occidental hacia la India, que en vano buscaron Colón, Vesputio, Cabot, Pinzón y todos los demás navegantes. Ha descubierto tierras y aguas que nadie había visto antes que él; ha atravesado con éxito, como primer europeo, como el primer ser humano de todos los tiempos, un nuevo y descomunal océano. Ha llegado más lejos en el espacio terrestre que ningún terrícola antes que él. Qué pequeño, qué liviano resulta, frente a esto glorioso ya alcanzado, a esto victoriosamente cumplido, lo poco que aún le queda por hacer: solo unos días más, con pilotos seguros, hasta las Molucas, las islas más ricas del mundo, y entonces quedará cumplida en pleno la promesa que hizo al Emperador. Abrazar allí agradecido al amigo Serrão, que le infundió ánimo y le mostró el camino; y luego, rápidamente, llenar los vientres de los barcos de especias y volver a casa por la ruta que tan bien conoce, pasando por la India y el cabo, idonde cada puerto y cada bahía están grabados con precisión en su memoria! De vuelta por el otro giro de la tierra, a España como vencedor, como triunfador, como hombre rico, como adelantado y gobernador, icon el laurel imperecedero de la inmortalidad ceñido a la frente!

¡Nada de prisas, pues, nada de impaciencia! Disfrutar por fin también del descanso, la pura dicha del cumplimiento tras los penosos meses de andar a la deriva. Descansan en paz, los victoriosos argonautas, en el puerto bendecido. Espléndido el paisaje, paradisíaco el clima, amables los indígenas, que viven aún en la edad de oro, amantes de la paz, despreocupados y perezosos.

(Questi popoli vivano con iusticia, peso e misura; amano la pace, l'otio e la quiete.) Pero además de la pereza y el sosiego, estos hijos primigenios de la naturaleza aman sobre todo comer y beber, y así van a parar —es como en un cuento de hadas— los marineros hambrientos, que hacía apenas nada se habían tragado a la fuerza serrín y carne cruda de rata para sus estómagos retorcidos de hambre, de golpe a un país de Jauja. Demasiado irresistibles son las tentaciones de los sabrosos manjares frescos para que ni siquiera el piadoso Pigafetta, que nunca olvida dar gracias a la Virgen y a todos los santos, deje de caer en grave pecado. Pues no es solo viernes, sino además Viernes Santo, el día en que Magallanes lo envía al rey de la isla, y Calambú (así se llama su rey) lo conduce con gran solemnidad a la choza de bambú, y allí chisporrotea en el caldero una maravillosa carne de cerdo, crujiente y grasienta. Por cortesía hacia el cacique, y quizá también por golosina, Pigafetta comete ahora el pecado: no puede resistirse al aroma seductor, come en el más santo y estricto de todos los días de ayuno de esa carne deliciosa, y bebe además valientemente vino de palma. Pero apenas ha terminado el banquete, apenas se han llenado el vientre los hambrientos y poco mimados enviados de Magallanes, cuando el rey los invita ya a un segundo banquete en su propia cabaña sobre pilotes. Con las piernas cruzadas —«como sastres en su labor», cuenta Pigafetta— deben los huéspedes sentarse de nuevo a la mesa, y enseguida desfilan fuentes rebosantes de pescado frito, de jengibre recién cogido y de vino de palma, y el pecador sigue pecando. ¡Pero aún peor! Pues apenas han terminado Pigafetta y su compañero esta segunda comida, cuando los saluda el hijo del cacique de aquel país de Jauja, y para no faltar a la cortesía deben ahora banquetear por tercera vez en su mesa. Esta vez, para variar, se sirve pescado cocido y arroz especiado, y se bebe con tal ímpetu que el sobrealimentado compañero de Pigafetta debe ser llevado, tambaleándose y balbuceando, hasta la estera de bambú, para dormir la primera borrachera filipina de un europeo. Y puede uno estar seguro de que sueña con el paraíso.

Pero tampoco los isleños están menos entusiasmados que sus hambrientos huéspedes. ¡Qué hombres tan maravillosos han venido por el mar, qué regalos tan espléndidos han traído: lisos vidrios en los que uno puede ver su propia nariz con sus propios ojos, cuchillos relucientes y pesadas hachas capaces de derribar una palmera de un solo golpe! Espléndido también el gorro de un rojo fuego y el traje turco con que ahora se pavonea su cacique; increíble esa reluciente armadura milagrosa que vuelve invulnerable a quien la lleva. Por orden del almirante, uno de los marineros se enfunda en la armadura de acero, y entonces los indígenas empujan y disparan con sus pobres flechas de hueso contra el hombre de hierro, y oyen al soldado invulnerable reírse dentro de su coraza y burlarse de ellos. ¡Qué magos! ¡Por ejemplo, ese Pigafetta! Sostiene en la mano un palito, o la pluma de algún animal emplumado, y cuando uno dice algo, él garabatea con la pluma signos negros sobre la hoja blanca, ¡y más tarde es capaz de repetirle a uno con toda exactitud lo que le dijo dos días antes! ¡Y qué espléndido, sobre todo, el espectáculo que preparan esos dioses blancos el domingo que ellos llaman domingo de Pascua! Levantan en la playa un extraño artefacto, un cofre que llaman altar, y sobre él resplandece al sol una cruz. Y luego llegan todos, de dos en dos, el almirante y cincuenta hombres con sus mejores galas, y mientras se arrodillan ante la cruz, brotan de pronto relámpagos de los barcos, y con el cielo azul despejado retumba el trueno sobre el mar.

Con la sensación de que debe de ser algo prodigioso lo que estos sabios y poderosos forasteros están celebrando, los indígenas imitan tímida y reverentemente sus movimientos. Se arrodillan también ellos y besan la cruz. Y los hasta entonces paganos dan gozosas gracias al almirante cuando este les explica que quiere mandar labrar una cruz de tal magnitud que pueda verse desde cualquier punto del mar. Una doble hazaña han cumplido unos pocos días: el cacique de esta isla no solo se ha convertido en aliado del rey de España, sino también en hermano cristiano. No solo se ha ganado un territorio para la Corona, sino también las almas, ignorantemente

pecadoras, de estos hijos de la naturaleza, para la Iglesia católica y para su Salvador.

¡Espléndidos, idílicos días estos, esta semana en Massawa! ¡Pero basta ya de descanso, Magallanes! Los marineros están reanimados y alegres, ¡deja que naveguen ahora rumbo a casa! ¿Para qué demorarse más tiempo, qué puede importarte descubrir todavía una isla más, si ya has llevado a cabo el mayor descubrimiento de la época? Solo falta llegar a las islas de las Especias, con eso tu misión está cumplida, tu voto saldado, ¡y luego a casa, donde te espera una esposa, para mostrarle al padre el segundo hijo, el nacido después de su partida! ¡A casa, para desenmascarar a los amotinados que cobardemente te calumnian! ¡A casa, para enseñar al mundo de qué fue capaz el valor de un hidalgo portugués, de qué la resolución y la capacidad de privación de una tripulación española! ¡No hagas esperar más a tus amigos, no dejes que duden de ti quienes en ti confiaron! ¡A casa, Magallanes, pon rumbo a casa!

Pero el genio de un hombre es siempre, a la vez, su más íntimo peligro; y el genio de Magallanes era la paciencia, la gran capacidad de esperar, la gran capacidad de callar. Más fuerte que el deseo de entrar en triunfo y recibir el agradecimiento del señor de ambos mundos, lo anima el sentimiento del deber. Todo cuanto este hombre ha emprendido hasta ahora lo ha comenzado con esmero y lo ha concluido a fondo. Así también esta vez Magallanes no quiere abandonar el archipiélago filipino que él ha descubierto antes de haber explorado en cierta medida la nueva provincia del emperador Carlos y de saberla asegurada de manera duradera para España. A su estricto sentido del deber no le basta con haber visitado y anexionado una pequeña isla; quiere, puesto que no tiene tripulación suficiente para poder dejar aquí representantes y factores, concertar también con los príncipes más poderosos del reino insular tratados semejantes al que ha concertado con este insignificante cacique Calambú, y alzar sobre todo el archipiélago la bandera castellana y la cruz católica como signo perdurable de soberanía.

A sus preguntas, el cacique le señala Cebú (Zubú) como la mayor de las islas del archipiélago, y cuando Magallanes le pide un piloto para llegar hasta allí, el cacique le suplica humildemente el honor de poder guiarlo y acompañarlo él mismo. Este alto honor de un pilotaje real retrasa, sin embargo, la partida, pues durante la cosecha del arroz el valeroso Calambú se ha atiborrado y embriagado hasta tal extremo que la flota no puede confiarse a este piloto pantagruélico hasta el 4 de abril. Pero entonces los barcos zarpan de la bendecida playa que los salvó de su última necesidad. A través de un mar tranquilo navegan pasando junto a muchas islas e islotes que los saludan hospitalarios, derechos precisamente hacia aquella que Magallanes mismo ha elegido, pues —esto escribe con tristeza el fiel Pigafetta— «così voleva la sua infelice sorte», «así lo quiso su oscuro destino».

MUERTE ANTES DEL TRIUNFO FINAL

7 de abril de 1521 - 27 de abril de 1521

Tras tres días de mar en calma y feliz travesía, el 7 de abril de 1521, la flota se aproxima a la isla de Cebú; numerosos poblados muestran ya desde lejos que está densamente habitada. El piloto real Calambú dirige con mano segura el timón hacia la capital, y ya la primera mirada al puerto instruye a Magallanes de que aquí tendrá que vérselas con un rajá o rey de rango más elevado y de índole más cultivada, pues en la rada fondean juncos extranjeros e innumerables praos pequeños del lugar. Se trata, pues, de presentarse desde el principio con aire imponente y de mostrarse como el señor del rayo y del trueno. Magallanes ordena a todos los barcos disparar una salva de artillería a modo de saludo, y como siempre, ese prodigio de una tormenta artificial bajo un cielo despejado provoca al principio un espanto tremendo entre estos hijos de la naturaleza; presas de un pavor a gritos, los indígenas huyen en todas direcciones y se esconden. Pero enseguida envía Magallanes a tierra a su valeroso intérprete Enrique, para hacer saber diplomáticamente al soberano de la isla que aquel trueno no significaba en absoluto una señal de hostilidad, sino que con tan sublime prodigio el poderoso comandante solo deseaba manifestar al poderoso rey de Cebú su especial respeto. El señor de estos barcos era él mismo tan solo un servidor, si bien servidor del mayor señor del mundo; por orden suya había atravesado el más inmenso mar de la Tierra para buscar las islas de las Especies. Pero en esta ocasión no había querido dejar de rendir una visita amistosa al rey de Cebú,

porque en Massawa había oído decir cuán sabio y amable príncipe era el rey de Cebú. Con gusto estaba dispuesto el comandante del barco del trueno a mostrar al monarca de esta isla mercancías preciosas nunca vistas y a entablar con él un trato de intercambio. Pero en ningún caso quería quedarse mucho tiempo, sino que, en cuanto se sellase la amistad, abandonaría de inmediato las islas, sin haber causado al sabio y poderoso rey la menor molestia.

El rey, o mejor dicho el rajá de Cebú, Humabón, no es ya, sin embargo, un hijo de la naturaleza tan cándido como los salvajes desnudos de las Ladronas y los «gigantes» de la Patagonia. Ya ha comido del árbol de la ciencia, sabe del dinero y de su valor; este príncipe de piel amarillo-morena, en el otro extremo del mundo, es un práctico economista nacional, cosa que se manifiesta en que ha adoptado de otros, o inventado él mismo, el altamente cultivado logro de las tasas de tránsito para su puerto. Al astuto comerciante no le impresiona el trueno de los cañones ni lo halaga el discurso almibarado del intérprete. Fríamente le declara a Enrique que en modo alguno negará a estos desconocidos forasteros la entrada en su puerto, y que la nueva relación comercial le es bienvenida. Pero todo barco que atraque debe pagar, sin excepción, una tasa, un derecho de puerto. Que, pues, este gran capitán forastero de los tres grandes barcos extranjeros, si quiere comerciar aquí, abone primero la tasa acostumbrada.

El esclavo Enrique sabe de inmediato que su amo, como almirante de una armada real y caballero de Santiago, jamás pagará derecho de puerto a semejante cacique de opereta. Pues con tal tributo reconocería implícitamente la soberanía o la independencia de un país que España, en virtud de la bula papal, considera ya de antemano provincia suya. Por eso Enrique insta con urgencia al rey Humabón a renunciar en este caso particular a la tasa, y a no arriesgarse a la enemistad con el señor del trueno y del rayo. El rajá, de mentalidad comercial, reitera su pesar. Primero el dinero, luego la amistad. Primero hay que pagar; en eso no hay excepciones. Y como testigo hace llamar a un comerciante mahometano, que acaba de llegar de Siam en un junco y ha pagado el impuesto sin rechistar.

Enseguida aparece el comerciante moro y palidece al instante. Con la primera mirada a los grandes barcos, con la cruz de Santiago desplegada en las velas tensas, ha comprendido la mala situación. ¡Ay, también este último y más recóndito rincón de Oriente, donde aún se podía hacer honrado negocio sin estorbo de esos piratas, lo han descubierto los cristianos! ¡También aquí están ya, con sus terribles cañones y arcabuces, esos asesinos y enemigos de Mahoma! ¡Se acabó ahora el comercio pacífico, se acabó la buena ganancia! Apresuradamente susurra al rey que tenga cuidado y no se enrede en disputa con estos huéspedes indeseados. Son los mismos —aquí, ciertamente, confunde a los españoles con los portugueses— que saquearon y conquistaron Calicut, la India entera y Malaca. Nadie puede resistir a estos diablos blancos.

Una vez más, con este reconocimiento se ha cerrado un círculo: en el otro extremo del mundo, bajo otras estrellas, Europa ha vuelto a tocar a Europa. Hasta ahora, navegando hacia el oeste, Magallanes había hallado casi por doquier tierra aún no pisada por europeos. Ninguno de los indígenas que le habían salido al encuentro había oído hablar jamás de hombres blancos, ninguno había visto antes a un europeo. Hasta el propio Vasco da Gama, al desembarcar en la India, había sido interpelado en portugués por un árabe; él, en cambio, durante dos años no se había sentido reconocido ni una sola vez; como sobre un astro extraño y deshabitado habían vagado los españoles en el vacío. A los patagones les habían parecido seres celestiales; como ante demonios o malos espíritus habían huido a los matorrales, escondiéndose de ellos, los habitantes de las Islas de los Ladrones. Aquí, ahora, en el otro extremo del orbe, los europeos se encuentran por fin de nuevo frente a alguien que los conoce, que los reconoce; un puente se ha tendido desde su mundo hasta estos mundos nuevos, sobre lejanías oceánicas. El anillo se ha cerrado: unos pocos días más, unos pocos centenares de millas más, y volverá, tras dos años, a encontrarse con europeos, cristianos, camaradas, compañeros de fe. Si Magallanes aún podía dudar de si se hallaba ya realmente cerca de la meta, ahora se le confirma una vez más: pues

esfera ha tocado a esfera, lo descomunal se ha cumplido, el mundo ha sido circunnavegado.

Las palabras de advertencia del comerciante moro hacen una impresión visible en el rey de Cebú. Intimidado, renuncia enseguida a la tasa portuaria exigida. Como prueba manifiesta de su intención hospitalaria, invita a los enviados de Magallanes a un abundante banquete y —tercera señal irrefutable de que los argonautas están cerca de Argos— esos manjares ya no se sirven sobre esteras de fibra o platos de madera, sino sobre porcelana venida directamente de China, del legendario Catay de Marco Polo. Cipango y la India, pues, ya no pueden estar más que a un palmo de distancia; los españoles se encuentran ya al borde de la cultura oriental. El sueño de Colón, alcanzar la India por el oeste, se ha cumplido.

Zanjado el incidente diplomático, comienza sin trabas el intercambio oficial de cortesías y mercancías. Pigafetta es enviado a tierra como plenipotenciario; el rey de Cebú se declara gustosamente dispuesto a concertar con el poderoso emperador Carlos una alianza de paz eterna, y Magallanes hace todo lo posible por mantener honradamente esta paz. En el más visible contraste con los Cortés y los Pizarro, que sueltan de inmediato a sus perros de presa, masacran y esclavizan bárbaramente a la población, empeñados únicamente en saquear el país con la mayor rapidez y el menor miramiento posibles, a este descubridor de mirada más amplia y más humano le importó, durante todo el viaje, exclusivamente una penetración pacífica; Magallanes procuró desde el principio lograr la incorporación de las nuevas provincias más bien por la amistad y el pacto que por la sangre y la violencia. Nada confiere a la figura de Magallanes una superioridad moral tan extraordinaria sobre todos los demás conquistadores de la época como esta voluntad inquebrantable de humanidad. Magallanes era, personalmente, una naturaleza dura y áspera; mantuvo —su comportamiento durante el motín lo demostró— una disciplina de hierro en su flota, no conocía la indulgencia ni la contemplación. Pero, aunque fuera duro, le queda el honor de no haber sido jamás cruel; ni una sola de esas barbaridades que manchan para siempre

las hazañas de un Cortés, de un Pizarro —la hoguera de los caciques, la tortura de Guatimozín— empaña su memoria; ningún incumplimiento de palabra, al que por lo demás los conquistadores se creían plenamente autorizados frente a los «paganos», deshonra su triunfo. Hasta la hora de su muerte, Magallanes cumplió estricta y lealmente todo pacto con todo cacique; esa honradez fue su mejor arma, y sigue siendo su gloria perdurable.

Entretanto ha comenzado el comercio, y por cierto con entusiasmo por ambas partes. Los isleños admiran sobre todo el hierro, ese metal duro de los forasteros, tan magníficamente aprovechable para espadas, lanzas, hachas y arados; en comparación, el blando oro blanco-amarillento les parece de escaso valor, y, como en el bendito año de guerra de 1914, dan entusiasmados oro por hierro. Catorce libras de ese metal, casi sin valor en Europa, se pesan a cambio de quince libras de oro, y Magallanes debe impedir con una prohibición estricta que los marineros, presa del vértigo del entusiasmo ante esta desaforada generosidad de estos despreciadores del oro, vendan enseguida también sus ropas y sus enseres a cambio de oro, pues quiere evitar que, por una demanda demasiado impetuosa, los indígenas empiecen a sospechar el valor de ese metal y con ello bajen los precios de la mercancía de trueque. Magallanes quiere conservar la ventaja de la ignorancia —aunque en los detalles vela estrictamente por que la gente de Cebú no sea engañada en medida y peso—; a él, que siempre piensa en grandes dimensiones, no le importa la pequeña ganancia dineraria, sino evitar estropear a la larga el comercio y, al mismo tiempo, ganarse los corazones, las almas de esta nueva provincia. Y de nuevo su cálculo resulta acertado: pronto las relaciones de los indígenas con los amistosos y poderosos forasteros se vuelven tan confiadas que, voluntariamente, el rey, y con él la mayoría de su séquito, declaran que quieren hacerse cristianos. Lo que los demás conquistadores españoles arrancaron con tornillos de pulgar y con la Inquisición, con castigos horribles y hierro candente, a lo largo de meses y años, eso lo logró el profundamente religioso y, sin embargo, nada fanático Magallanes en pocos días, sin violencia alguna. Cuán humana, cuán

liberal fue su manera de proceder en esta conversión, puede leerse en Pigafetta. «El capitán les dijo que no debían hacerse cristianos por miedo a nosotros o por complacernos, sino que, si de verdad querían hacerse cristianos, debían hacerlo por deseo propio y por amor a Dios. Pero también, si no querían hacerse cristianos, no les ocurriría nada desagradable. Solo aquellos que se hicieran cristianos serían tratados tanto mejor. Entonces exclamaron todos, como con una sola voz, que querían hacerse cristianos no por miedo ni por complacencia, sino por su propia libre voluntad. Se ponían enteramente en sus manos, y que él hiciera con ellos como con sus propios súbditos. Entonces el capitán los abrazó con lágrimas en los ojos, tomó las manos del príncipe y las del rey de Massawa, y les dijo que, tan cierto como creía en Dios y era fiel a su emperador, les prometía que de ahora en adelante vivirían en paz eterna con el rey de España; y ellos le prometieron lo mismo.»

El domingo siguiente, 17 de abril de 1521 —en su despedida brilla el sol de la tarde sobre la fortuna de Magallanes—, los españoles celebran su triunfo más hermoso. En la plaza del mercado de la ciudad se alza un palio; se traen alfombras de los barcos y sobre ellas se colocan solemnemente dos sillones de terciopelo, uno para Magallanes, otro para el rey. Delante del palio resplandece, visible desde lejos, el altar, rodeado en amplio círculo por cientos y miles de gentes de piel morena que aguardan el espectáculo anunciado. Con deliberada grandiosidad operística, Magallanes —que astutamente no había pisado aún tierra y había hecho llevar todas las negociaciones solo por medio de Pigafetta— escenifica su llegada. Cuarenta soldados con armadura completa marchan delante de él; tras ellos el abanderado enarbola el estandarte de seda del emperador Carlos, que le había sido entregado al almirante en la iglesia de Sevilla y que ahora ondea por vez primera sobre esta nueva posesión de la corona; solo entonces, tranquilo, grave y solemne, avanza Magallanes con el séquito de sus oficiales. En el instante en que desciende del bote a tierra, truena una salva de artillería desde los barcos. Presas del primer susto, los espectadores se dispersan en todas direcciones. Pero al ver que su rey (a quien

previsoriamente se había avisado de antemano de aquel estruendo) permanece sereno en su sillón, regresan y contemplan entusiasmados cómo se erige una enorme cruz, ante la cual su rey recibe el bautismo con la cabeza inclinada, junto con el heredero al trono y otros muchos. Magallanes, en calidad de padrino, le otorga en esta ocasión, en lugar del anterior nombre pagano de Humabon, el de Carlos, como el de su señor feudal. La reina, por su parte, que es bella y aún hoy podría alternar en la mejor sociedad —adelantada cuatrocientos años en la moda a sus hermanas europeas y americanas, pues lleva los labios pintados y las uñas teñidas de rojo—, recibe el nombre de Juana, y las princesas son agraciadas asimismo con los nombres, de estirpe española, de Catalina e Isabel. Como es natural, el resto de la haute volée de Cebú y de todas las islas vecinas no quiere quedar por detrás de sus reyes y caciques: hasta bien entrada la noche tiene que trabajar el capellán del barco para bautizar a los cientos que se agolpan. La noticia de los maravillosos forasteros se propaga con rapidez. Al día siguiente afluyen ya desde las otras islas nuevos indígenas, apenas se enteran de las mágicas ceremonias de aquel forastero hechicero; en pocos días, casi todos los caciques de las islas vecinas han sellado la alianza de fidelidad con España y han inclinado la cabeza bajo el agua bendita.

Pocas veces se ha culminado una hazaña con mayor grandeza. Magallanes lo ha logrado todo. El paso ha sido hallado, el otro extremo de la tierra, tocado. Nuevas islas de gran riqueza han sido ganadas para la corona de Castilla, incontables almas de paganos para su Dios, y todo ello —itriunfo sobre triunfo!— sin haber derramado una sola gota de sangre. Dios ha asistido al creyente. Lo ha salvado de apuros peores de los que ningún otro mortal haya conocido jamás; inmensamente se siente Magallanes traspasado por un sentimiento de seguridad de veras religioso. ¿Qué puede haber ya de arduo por realizar, tras las dificultades que ha superado; qué podría, después de esta espléndida victoria, poner aún en peligro su obra? Con fuerza mágica lo colma ahora una fe humilde: la de poder atreverse a todo por Dios y por su rey.

Y esa fe se convierte en su perdición.

Todo le ha salido bien a Magallanes, como si unos ángeles le hubiesen iluminado el camino. Ha ganado un nuevo reino para la corona española, pero ¿cómo conservar ahora para el rey lo conquistado? Permanecer más tiempo en Cebú no le es posible, y tampoco lo es someter todo el archipiélago, isla por isla. Así pues, Magallanes —que siempre piensa en grandes etapas— no ve más que un camino para consolidar de la manera más duradera posible el poder español en las Filipinas: elevar a Carlos Humabon, el único gran cacique católico, a soberano sobre todos los demás caciques. Como aliado del rey español, el rey Carlos de Cebú deberá gozar en adelante de mayor prestigio que todos los demás. No fue, por tanto, una irreflexiva ligereza, sino una jugada política bien meditada, el que Magallanes ofreciera ahora al rey de Cebú ayuda militar por si alguien osaba sublevarse contra su autoridad.

Casualmente, es precisamente en estos días cuando surge la ocasión de una demostración semejante. En una isla diminuta, Mactán, situada frente a Cebú, gobierna un rajá llamado Silapulapu, que siempre se ha mostrado rebelde frente al rey de Cebú. También esta vez prohíbe a sus súbditos que provean de alimentos a los extraños huéspedes de Carlos Humabon, y tal vez esta actitud hostil tenga cierta justificación. En algún lugar de su islita se ha producido —probablemente porque los marineros, tras su larga abstinencia, perseguían a las mujeres como enloquecidos— una escaramuza, en la que fueron incendiadas algunas chozas. No es de extrañar que quiera ver a los forasteros lejos cuanto antes. Pero su actitud obstinada hacia los huéspedes de Humabon le parece a Magallanes una excelente ocasión para una demostración ejemplar de fuerza. No solo el rey de Cebú, sino todos los caciques en un amplio contorno, deben ver de una vez cuán bien le va a quien se pone del lado de los españoles y cuán amargamente paga quien se opone a los señores del trueno: un espectáculo pequeño y no demasiado sangriento como ese puede resultar más convincente que todas las palabras. Magallanes ofrece, pues, a Humabon darle a aquel cacique rebelde una lección militar, para que todos los demás caciques

cobren de una vez por todas un respeto profundo. Curiosamente, el rey de Cebú no se muestra muy entusiasmado con la oferta de Magallanes. Tal vez tema que, apenas partan los españoles, las tribus sometidas puedan sublevarse de nuevo contra él; por otra parte, también Serrão y Barbosa advierten al almirante contra una expedición guerrera tan innecesaria.

Pero Magallanes no piensa en absoluto en un combate real; si el rebelde muchacho se somete voluntariamente, mejor para él y para todos. Enemigo declarado de todo derramamiento de sangre innecesario, verdadero antípoda de todos los demás conquistadores carniceros, Magallanes envía primero a su esclavo Enrique y al mercader moro ante Silapulapu para ofrecerle una paz honesta. No exige de él más que reconozca la soberanía del rey de Cebú y el protectorado de España. Si el cacique consintiera, los españoles querrían vivir con él en la mejor amistad; si en cambio se negara a reconocer la soberanía, se le mostraría cuán duro podían morder las lanzas españolas.

Sin embargo, el rajá responde que su gente tiene también lanzas. Aunque estén hechas solo de caña y bambú, sus puntas están bien endurecidas al fuego, y los españoles podían convencerse de ello por sí mismos. Ante esta altiva respuesta, a Magallanes, que ha de defender simbólicamente la posición de poder de España, no le queda otra elección que el argumento de las armas.

En los preparativos de esta pequeña expedición guerrera, Magallanes parece abandonar por primera vez su cualidad más notoria: la prudencia y la previsión. Por primera vez, el que de ordinario es un calculador exacto parece exponerse a un peligro con ligereza. Pues el rey de Cebú se ha declarado dispuesto a enviar con los españoles a esta expedición mil hombres de sus propias tropas, y sin dificultad podría Magallanes, por su parte, destacar a ciento cincuenta de sus hombres hacia la isleta: no cabe duda de que el rajá de aquella isla del tamaño de una pulga, que ni siquiera se encuentra en un mapa corriente, sufriría entonces una derrota aplastante. Pero Magallanes no quiere una carnicería. Lo que le

importa en esta expedición es otra cosa, algo más importante: el prestigio de España. A un almirante del emperador de ambos mundos le parece indigno de su rango enviar todo un ejército al campo contra semejante bribón de piel morena, que no tiene en su sucia choza ni una esterilla sin remendar, y combatir con superioridad numérica contra tan lamentable chusma de isleños. Precisamente lo contrario es lo que persigue Magallanes: demostrar visiblemente que un solo español bien armado y bien acorazado da cuenta él solo, como jugando, de cien de esos desnudos. Esta expedición punitiva debe hacer visible, únicamente, sobre todas las islas, el mito de la invulnerabilidad, de la semejanza divina de los españoles; y lo que días atrás se mostró a los reyes de Massawa y de Cebú, a bordo de su nave, a modo de divertida bufonada —a saber, que sobre una buena armadura española de hierro pueden abalanzarse veinte guerreros a la vez con míseras lanzas y dagas sin herir al hombre que la lleva dentro—, habrá de ejemplificarse ahora a mayor escala en este rajá rebelde. Solo por este motivo psicológico, el que de ordinario es tan prudente lleva consigo, en lugar de toda su tripulación, solo a sesenta hombres, y ruega al rey de Cebú que permanezca, con sus tropas auxiliares, sin intervenir, en las canoas. Solo como testigos, solo como espectadores han de participar en el espectáculo aleccionador de cómo cinco docenas de españoles ponen en fuga a todos los caciques, rajás y reyes de estas islas.

¿Se ha equivocado esta vez en sus cálculos el más experimentado de los calculadores? En absoluto. Vista históricamente, la proporción de sesenta europeos acorazados contra mil indios desnudos que combatían con lanzas de espigas de pescado no era en absoluto absurda. Pues con cuatrocientos, quinientos soldados conquistaron Cortés y Pizarro imperios enteros frente a cientos de miles de mexicanos y peruanos; en comparación con tales empresas, la expedición de Magallanes hacia una islita del tamaño de la cabeza de un alfiler era en verdad un mero paseo militar. Que pensó en el peligro tan poco como el otro gran navegante, el capitán Cook, que perdió la vida en un combate igualmente ínfimo con isleños, nos lo

revela ya suficientemente el hecho de que el piadoso católico Magallanes, quien antes de cualquier acción decisiva solía hacer que la tripulación tomara la comunión, esta vez no ordena nada semejante. ¡Unos cuantos disparos certeros, unos cuantos golpes firmes, y los pobres muchachos de Silapulapu pondrán pies en polvorosa como liebres! Sin verdadero derramamiento de sangre quedará entonces demostrada gloriosamente, para siempre, la inviolabilidad del dominio español.

En esa noche del viernes 26 de abril de 1521, cuando Magallanes se embarca con sus sesenta hombres para cruzar el estrecho canal que separa las dos islas, aseguran los indígenas haber visto sobre un tejado un ave extraña, negra y desconocida, semejante a un cuervo. Y en efecto, de pronto, sin que nadie sepa por qué, todos los perros se ponen a aullar; no menos supersticiosos que aquellos hijos de la naturaleza, los españoles se santiguan temerosos. Pero ¿cómo iba a arredrarse, porque graznara algún cuervo, ante una escaramuza con un cacique desnudo y su miserable gentuza, el hombre que se había atrevido a la mayor navegación del mundo?

Fatalmente, sin embargo, este pequeño cacique encuentra un aliado excelente en la particular configuración de la playa. A causa de los tupidos arrecifes de coral que se extienden frente a ella, los botes no pueden acercarse a la orilla; con ello se priva de antemano a los españoles de su recurso bélico más impresionante: el fuego mortífero, a distancia, de mosquetes y ballestas, que casi siempre pone en fuga a los indígenas con el mero estruendo. Pero, renunciando sin vacilar a esta cobertura, saltan al agua los sesenta hombres fuertemente armados —los demás permanecen en los botes—, con Magallanes a la cabeza, que, según escribe Pigafetta, «como buen pastor no quería abandonar a su rebaño». Con el agua hasta la cintura, vadean el largo trecho hasta la costa, donde, aullando y gritando y blandiendo sus escudos, los espera la enorme horda de los indios. Pronto chocan los contendientes.

La más fiable de las distintas relaciones del combate es probablemente la de Pigafetta, quien, herido él mismo gravemente

por una flecha, había resistido hasta el último instante junto a su amado capitán. «Saltamos —relata— al agua hasta la cintura y tuvimos que vadear a través de la marea, hasta la playa, un buen trecho de dos tiros de arco, mientras que nuestros botes, a causa de los arrecifes, no podían seguirnos más lejos. En la orilla encontramos a mil quinientos isleños repartidos en tres grupos, y con un griterío espantoso se lanzaron corriendo contra nosotros. Dos de los grupos nos atacaron por ambos flancos, el tercero de frente. Nuestro capitán dividió la tripulación en dos grupos. Nuestros mosqueteros y ballesteros dispararon durante media hora desde los botes, pero no lograron nada, porque a tan gran distancia sus balas, flechas y lanzas ya no podían atravesar los escudos de madera, o a lo sumo herían en los brazos a los enemigos. El capitán dio entonces en voz alta la orden de dejar de disparar (sin duda para ahorrar munición para el combate final), pero no se le hizo caso. Cuando los isleños vieron que nuestros disparos causaban poco o ningún daño, no retrocedieron más. Solo gritaban cada vez más fuerte, y saltando de un lado a otro para esquivar nuestros disparos, se fueron acercando a la vez, cubiertos por sus escudos, y nos arrojaban flechas, venablos, lanzas de madera endurecidas al fuego, piedras y hasta inmundicia, de modo que apenas podíamos defendernos. Algunos de ellos llegaron incluso a arrojar contra nuestro capitán lanzas con puntas de bronce.

Para infundirles entonces terror, el capitán envió a algunos de los nuestros para que prendieran fuego a las viviendas de los isleños. Pero eso no hizo sino enfurecerlos aún más. Algunos de ellos corrieron hacia el fuego, que devoraba veinte o treinta casas, y allí mataron a dos de los nuestros. El resto se abalanzó sobre nosotros con furia aún mayor. Al advertir que nuestros cuerpos estaban protegidos, pero no así nuestras piernas, apuntaban sobre todo a estas. Al capitán le atravesó el pie derecho una flecha envenenada, tras lo cual dio orden de retroceder paso a paso. Pero casi todos los nuestros emprendieron entonces la fuga de manera precipitada, de modo que apenas quedaron con él seis u ocho de nosotros (él, cojo desde hacía años, retrasaba visiblemente la retirada). Quedamos

entonces expuestos por todos lados a las lanzas y piedras que el enemigo nos arrojaba, y ya no podíamos ofrecer resistencia alguna. Las bombardas que teníamos en los botes no podían ayudarnos, pues lo somero del agua las mantenía demasiado lejos. Así nos fuimos alejando cada vez más de la playa, retrocediendo paso a paso mientras combatíamos sin cesar, y ya estábamos a un tiro de flecha de la orilla, con el agua ya hasta las rodillas. Pero los isleños nos seguían tenazmente y recogían una y otra vez las lanzas que ya antes nos habían arrojado, de modo que podían lanzar la misma lanza cinco o seis veces. Como habían reconocido al capitán, apuntaban sobre todo a él; dos veces le derribaron ya el yelmo de la cabeza. Pero él, con unos pocos de nosotros, permaneció en su puesto como un bravo caballero, sin intentar mayor retirada, y así combatimos más de una hora, hasta que uno de los indios logró arrojar un proyectil de caña al rostro del capitán. En su ira, el capitán atravesó al instante el pecho del agresor con su propia lanza, pero esta quedó clavada en el cuerpo del muerto, y cuando el capitán intentó entonces desenvainar su espada, no logró sacarla más que hasta la mitad, porque una herida de venablo le había paralizado el brazo derecho. Al advertir esto los enemigos, se arrojaron todos juntos sobre él, y uno de ellos le asestó con un sablazo una herida tal en la pierna izquierda, que cayó de bruces. Al instante se abalanzaron sobre él todos los indios y lo atravesaron con lanzas y con todas las demás armas que poseían. Y así arrebataron la vida a nuestro espejo, nuestra luz, nuestro consuelo y fiel guía.»

De un modo tan absurdo termina, en el instante más alto y más glorioso de su plenitud, el más grande navegante de la historia, en una lamentable escaramuza con una horda de isleños desnudos: ¡un genio que, como Próspero, había dominado los elementos, que había vencido todas las tempestades y sometido a los hombres, es abatido por un ridículo insecto humano llamado Silapulapu! Pero este torpe accidente solo puede arrebatarle la vida, ya no la victoria, pues su hazaña está cumplida casi hasta el final, y, tras una gesta tan sobrehumana, el destino privado resulta casi indiferente.

Lamentablemente, sin embargo, a la tragedia de su ocaso heroico sigue demasiado pronto el sainete satírico: esos mismos españoles que pocas horas antes miraban aún desde el cielo, como dioses, a aquel diminuto principillo de Mactán, se rebajan tanto que, en lugar de traer de inmediato refuerzos y arrancar a los asesinos de su jefe el cadáver, envían cobardemente un negociador a Silapulapu para que les venda el cuerpo: por unos cuantos cascabeles y paños de colores quieren rescatar los restos mortales del almirante. Pero, más generoso que los poco heroicos compañeros de Magallanes, el desnudo vencedor rechaza el regateo. No por espejitos, cuentas de vidrio y terciopelo de colores quiere vender el cadáver de su adversario. Su trofeo no está en venta. Pues ya se sabe por todas las islas que Silapulapu el Grande ha abatido, tan fácilmente como a un pez o a un ave, al extranjero señor del trueno y del rayo.

Nadie sabe qué hicieron después aquellos míseros salvajes con el cadáver de Magallanes, a qué elemento devolvieron sus restos mortales, si al fuego, a las aguas, a la tierra o al aire consumidor. No nos ha quedado testimonio alguno; desaparecida está su tumba, y misteriosamente perdida en lo desconocido la huella de aquel hombre que había arrancado al océano infinito que circunda la tierra su último secreto.

EL VIAJE DE REGRESO SIN JEFE

27 de abril de 1521 - 6 de septiembre de 1522

En total, los españoles dejaron ocho muertos en la lastimosa escaramuza contra Silapulapu, cifra en sí misma insignificante. Pero la pérdida de su jefe convierte este día en una catástrofe. Pues con la muerte de Magallanes se derrumba el aura mágica que hasta entonces había elevado a los extranjeros blancos a una suerte de dioses, y en la apariencia de su invencibilidad se fundaba principalmente el poder y el éxito de todos aquellos conquistadores. Pese a todo su valor, a su tesón, pese a sus virtudes guerreras y a sus armas de guerra, ni Cortés ni Pizarro habrían logrado jamás vencer a las decenas y cientos de miles de sus adversarios si el mito de la invencibilidad y la invulnerabilidad no se hubiera mantenido a su lado como un arcángel Miguel protector. Aquellos seres extraños y omniscientes, capaces de despedir rayo y trueno de sus mazas, pasaban ante los desconcertados indígenas por invulnerables; no se los podía herir, pues las flechas rebotaban en sus corazas, no se podía huir de ellos, pues los enormes animales de cuatro patas con los que parecían fundidos en un solo cuerpo alcanzaban cualquier fuga. Nada atestigua más conmovedoramente el poder paralizante de este miedo que aquel episodio de la época de los conquistadores en que un español se ahogó en un río. Durante tres días los indios dejaron el cadáver en una choza y lo contemplaron fijamente, pero no se atrevieron a tocarlo, por temor a que el dios extraño pudiera despertar de nuevo. Solo cuando el cadáver empezó a descomponerse cobraron ánimo y se agruparon para el

levantamiento. Un único dios blanco que se revelaba vulnerable, una única derrota de los invencibles, y en todas partes se rompía el hechizo y se desvanecía el mito de su misión divina.

Así también esta vez. El rey de Cebú se había sometido sin oponer resistencia a los señores del trueno y del rayo. Había aceptado humildemente su fe, en la creencia de que su dios debía de ser más fuerte que los ídolos de madera que hasta entonces había venerado. Había abrigado la esperanza de que, si se unía en amistad con aquellos seres sobrenaturales y extraños, se convertiría en poco tiempo en el monarca más poderoso de todas las islas circundantes. Y ahora él mismo, y con él sus mil guerreros, había presenciado desde las canoas cómo Silapulapu, un cacique mísero e insignificante, vencía a los dioses blancos. Con sus propios ojos había visto que su rayo y su trueno se mostraban impotentes, y había visto incluso cómo los supuestamente invulnerables, con sus relucientes corazas, huían lastimosamente ante los guerreros desnudos de Silapulapu, y cómo al final entregaban el cadáver de su señor al aullido jubiloso de sus compatriotas, más valientes que ellos.

Quizá una decisión enérgica habría podido salvar todavía el prestigio de los españoles. Si un jefe resuelto hubiera reunido ahora a los doscientos, si hubieran pasado a Mactán, si hubieran recobrado por asalto el cadáver de su gran jefe y castigado terriblemente al cabecilla bandido desnudo y a su tribu, quizá también en el alma del rey de Cebú habría penetrado un saludable espanto. Pero en lugar de eso, don Carlos Humabon (no llevará ya por mucho tiempo el nombre imperial) ve cómo los españoles vencidos envían humildemente emisarios al cacique triunfante para regatear el cadáver de Magallanes a cambio de mercancías y dinero. Pero he aquí que el diminuto cacique de la diminuta isla de Mactán desafía a los dioses blancos y despidе con desprecio a sus intermediarios.

Este comportamiento cobarde de los dioses blancos ha de suscitar, como es lógico, extraños pensamientos en el rey Carlos Humabon. Quizá sintió algo de la amarga decepción de Calibán respecto de

Trínculo, cuando el pobre necio engañado reconoce que había tomado precipitadamente por un dios a un fanfarrón y charlatán. También en otros aspectos hicieron los españoles cuanto pudieron por destruir el buen entendimiento con los isleños; Pedro Mártir, que interrogó a los marineros nada más regresar para averiguar el verdadero motivo del cambio de humor sobrevenido tras la muerte de Magallanes, recibe de un testigo ocular («qui omnibus rebus interfuit»), probablemente el genovés Martín, la respuesta harto contundente: «Feminarum stupra causam perturbationis dedisse arbitrantur». Pese a toda su energía, Magallanes no había logrado impedir que los marineros, hambrientos tras meses de travesía, se arrojaran sobre las mujeres de sus anfitriones; en vano había intentado poner coto a su violencia, e incluso castigó a su propio cuñado Barbosa por permanecer tres noches en tierra; pero esta desenfrenada licencia parece haberse agravado todavía más después de su muerte. En todo caso, junto con el respeto por sus hazañas guerreras se extinguió toda la consideración del rey hacia aquellos salvajes intrusos. Algo del creciente recelo debieron de percibir los españoles, pues de pronto se vuelven impacientes. ¡Ahora solo importa acarrear cuanto antes las mercancías y las ganancias y partir raudos hacia las islas de las Especias! La idea de Magallanes de conservar las islas filipinas para el Imperio y para la fe mediante la paz y la amistad ya apenas preocupa a sus sucesores, más mercantiles: ¡basta ya y regreso apresurado a casa! Pero para concluir estos negocios los españoles necesitan urgentemente a Enrique, el esclavo de Magallanes, pues es el único que, gracias a su conocimiento de la lengua, puede mediar el trato y el trueque con los indígenas, y precisamente en esta ocasión insignificante se pone de manifiesto la diferencia en el arte de tratar a los hombres, gracias al cual el más humano Magallanes había alcanzado siempre sus mayores éxitos. Su fiel Enrique había permanecido a su lado en el combate hasta el último instante. Herido, lo trajeron de vuelta al barco en las lanchas, y ahora yace inmóvil, envuelto en su estera, ya sea a causa de la herida recibida en la lucha, ya sea porque, con la fidelidad de un embotado animal, llora en este ensimismamiento rígido la pérdida de su amado señor. Ahora Duarte Barbosa, a quien

la tripulación elige, junto con Serrão, como comandante en jefe tras la muerte de Magallanes, comete la necedad de herir mortalmente al servidor de Magallanes, fiel como un animal. Con aspereza increpa a Enrique: que no se le ocurra pensar que ahora, muerto su señor, puede holgazanear y que ha dejado de ser esclavo. En la patria se le entregará de inmediato a la esposa de Magallanes; mientras tanto, ha de obedecer. Si no se levanta ahora mismo y ayuda como intérprete en tierra a vender las mercancías, se probará a fondo con él el látigo de perros. Enrique, que pertenece a la peligrosa raza de los malayos, que jamás perdonan una ofensa, escucha la amenaza con la mirada velada. Sin duda sabe que Magallanes, en su testamento, lo había declarado expresamente libre desde la hora de su muerte, e incluso le había dejado un legado. Por eso aprieta los dientes en secreto: estos insolentes sucesores de su gran señor y maestro, que quieren robarle su libertad y no comprenden su dolor, habrán de pagar por haberlo llamado «perro» y haberlo tratado en verdad como a un perro.

Exteriormente, sin embargo, el pérfido malayo no deja traslucir nada de su pensamiento de venganza. Obediente, se dirige al mercado, obediente hace de intérprete en las compras y ventas, pero al mismo tiempo utiliza su arte de intérprete de manera peligrosa. Pues informa al rey de Cebú de que los españoles ya habían tomado disposiciones para recoger en sus naves las mercancías no vendidas y que al día siguiente pensaban desaparecer de repente con armas y bagajes. Si el rey actuaba ahora con habilidad, podría apoderarse fácilmente de todas las mercancías sin tener que entregar a cambio lo más mínimo, y hasta podría, aprovechando la ocasión, capturar los tres magníficos barcos.

Es probable que Enrique, con su vengativa propuesta, no hiciera sino expresar los deseos más íntimos del rey de Cebú; en todo caso, sus palabras encuentran oídos bien dispuestos. Entre ambos se acuerda un plan y se prepara con cautela. Por fuera, el comercio avanza con celo; el rey de Cebú se muestra más cordial que nunca con sus nuevos hermanos de fe, y también Enrique parece, desde que Barbosa le mostró el látigo, convertido a fondo de su presunta

pereza. Tres días después de la muerte de Magallanes, el 1 de mayo, lleva incluso a los capitanes, con el rostro radiante, un mensaje particularmente gozoso. Por fin el rey de Cebú ha recibido las alhajas que había prometido enviar a España a su señor y amigo el rey. Para dar a la entrega un carácter especialmente solemne, había convocado ya a todos sus caciques y súbditos; así pues, que los dos capitanes, Barbosa y Serrão, comparezcan igualmente con los más nobles caballeros, para recibir de mano propia los regalos del rey Carlos de Cebú destinados a su señor supremo y amigo, Carlos de España.

Si Magallanes viviera aún, recordaría sin duda, de sus años de guerra en la India, aquella invitación no menos afectuosa del rey de Malaca, donde a una señal fueron degollados los capitanes que habían desembarcado sin recelo, y solo gracias a su propio valor personal logró salvar al tocayo de Serrão. Pero el otro Serrão y Duarte Barbosa caen sin sospechar nada en la trampa de su nuevo hermano cristiano. Aceptan la invitación, y una vez más se confirma que los astrólogos nunca saben ni pizca de su propio destino. Pues también el astrólogo Andrés de San Martín, que al parecer olvidó hacerse antes el horóscopo, se une a ambos, mientras que para el siempre curioso Pigafetta el flechazo recibido en el combate de Mactán se convierte en una bendición. Permanece en su litera de enfermo y con ello salva la vida.

En total desembarcan veintinueve españoles, y entre ellos se encuentran, fatalmente, justo los mejores y más experimentados jefes y pilotos. Recibidos con solemnidad, son conducidos a un palmeral donde el rey ha dispuesto un banquete. Enormes multitudes de indígenas, aparentemente reunidas por mera curiosidad, rodean por todas partes con llamativa cordialidad a los huéspedes españoles. Pero precisamente la premura con que el rey conduce a los españoles al palmeral no acaba de gustarle al piloto Juan Carvalho. Comparte su sospecha con Gómez de Espinosa, el maestro de armas de la flota, y ambos deciden hacer venir a toda prisa desde el barco al resto de la tripulación, para poder, en caso de traición, sacar a sus camaradas del apuro a golpes. Con un hábil

pretexto se escabullen del tumulto y reman hasta los barcos. Pero aún no han subido a bordo cuando ya se alzan desde tierra espantosos gritos de terror. Exactamente igual que en su día en Malaca, los indígenas han caído sobre los españoles, que estaban sentados al banquete sin sospechar nada, antes de que pudieran siquiera defenderse. De un solo golpe, el avieso rey de Cebú se ha deshecho de todos sus huéspedes y se ha convertido en dueño de las mercancías y armas desembarcadas, así como de las invulnerables armaduras españolas.

Los camaradas que quedan en los barcos están, en el primer instante, paralizados de horror. Entonces Carvalho, a quien el asesinato de todos los demás capitanes eleva en un solo minuto a comandante en jefe, ordena acercarse más y apuntar todos los cañones contra la ciudad. Una andanada retumba tras otra. Quizá Carvalho espera salvar todavía con esta represalia a algunos camaradas, quizá no sea más que un espontáneo arrebatado de furia. Pero justo cuando las primeras balas empiezan ya a estrellarse contra las chozas, ocurre algo espantoso, una de esas escenas cuyo horror queda inolvidable para quien la revive interiormente. Uno solo de los asaltados, el más valiente de todos, João Serrão, ha logrado —misterioso retorno— arrancarse a los asesinos en el último instante, exactamente igual que Francisco Serrão en la playa de Malaca, y ha huido hacia la orilla. Pero los enemigos le dan caza, lo rodean, lo atan. Y allí está ahora, indefenso, rodeado de asesinos, y grita con sus últimas fuerzas hacia los barcos que suspendan el fuego de artillería contra la ciudad, pues de lo contrario sus verdugos lo matarían. Que por el amor de Dios envíen de prisa un bote con mercancías para rescatarlo.

Por un instante parece que el trato va a salir bien. Ya está fijado el precio de rescate del capitán más valiente: dos bombardas y algunas toneladas de cobre. Pero los indígenas exigen que se envíen las mercancías a la playa, y Carvalho teme quizá que esos bribones, que ya una vez habían quebrantado la lealtad, se apoderasen entonces no solo de las mercancías, sino también del bote. Pero acaso —el propio Pigafetta expresa esta sospecha— este ambicioso compañero,

que no quiere devolver ya el rango de almirante recaído súbitamente sobre él, tiene poca inclinación a volver a servir de nuevo, bajo el rescatado Serrão, como simple piloto. Sea como fuere, lo espantoso sucede. En la playa se retuerce, ceñido de ligaduras, un hombre solitario y sangrante, el sudor de la muerte en la frente, bajo el asedio de toda una horda dispuesta al asesinato. Su única esperanza es que, a apenas un tiro de piedra, aguardan con las velas desplegadas tres barcos españoles bien tripulados, y que en la borda del buque insignia se halla precisamente su compatriota Carvalho, su compadre, su amigo de sangre, con quien ha compartido mil peligros y que antes sacrificará lo último que abandonarlo. Una y otra vez le grita con voz ronca que envíe de prisa, solo de prisa, la mercancía de trueque y lo rescate. Ávido, no deja de mirar fijamente la barca que se mece junto al barco. Pero ¿por qué vacila Carvalho, por qué vacila tanto tiempo? Y de pronto el marino Serrão, que conoce cada maniobra a bordo de un barco, ve con ojos febriles que están izando la lancha de desembarco a bordo. ¡Traición! ¡Traición! En lugar de enviarle el bote salvador, los barcos empiezan a aparejar y a poner rumbo a mar abierto. El primer barco vira; ya se hinchán las velas con la brisa. En el primer instante, el infortunado Serrão no puede ni quiere comprender que a él, el jefe, el comandante, sus propios camaradas, por orden de su hermano de sangre, lo abandonan cobardemente en manos de asesinos. Una vez más grita con voz medio ahogada hacia los que huyen; suplica, ordena, se enfurece en su última angustia mortal y desesperación. Pero cuando por fin comprende que los barcos ya han virado y abandonan la rada, alza aún una vez más, con su último aliento, el pecho maniatado, y lanza a través de las olas, con voz estridente, la espantosa maldición contra Juan Carvalho: que el día del Juicio Final lo emplazará ante el tribunal de Dios por su traición infame.

Pero esta maldición es a la vez su última palabra. Con sus propios ojos, los desleales camaradas han de presenciar todavía, desde el barco, cómo su comandante elegido es degollado. Y al mismo tiempo, sin haber abandonado aún el puerto, la gran cruz cae a tierra entre alaridos de júbilo; todo cuanto Magallanes había

levantado en semanas de trabajo cauteloso y paciente se hunde por la insensata liviandad de sus sucesores. Cubiertos de ignominia, con el grito de maldición de su capitán agonizante aún en los oídos y la burla de los salvajes danzarines a sus espaldas mientras huyen, los españoles escapan de la isla como criminales perseguidos, ellos que bajo el mando de Magallanes la habían pisado como dioses.

Triste revista de tropas la que ahora pasan los salvados, apenas escapados del aciago puerto de Cebú. De todos los golpes del destino que la flota había sufrido desde su partida, esta estancia en Cebú fue el más funesto. Además de Magallanes, el jefe insustituible, han perdido a los más probados capitanes, Duarte Barbosa y João Serrão, que como profundos conocedores de la costa de las Indias Orientales habrían sido especialmente valiosos justo ahora, al comenzar el viaje de regreso; la muerte de Andrés de San Martín los ha privado del experto náutico, y la huida de Enrique, de su intérprete. Cuando se pasa lista, hombre por hombre, de los doscientos sesenta y cinco que habían embarcado en Sevilla se presentan en total apenas ciento quince, y esta dotación mermada ya no permite tripular suficientemente tres barcos. Es preferible, pues, para conservar realmente en condiciones de navegar los dos galeones restantes, sacrificar uno de los tres. La suerte del hundimiento voluntario recae sobre la «Concepción», que hace ya tiempo hacía agua y de la que cabía temer que no sobreviviría al penoso viaje que se avecinaba. Cerca de la isla de Bohol se ejecuta la sentencia de muerte. Hasta el último clavo y la cuerda más mísera se traslada a los demás barcos todo lo aprovechable; el cadáver de madera, ya vaciado, es entonces incendiado. Con mirada sombría, los marineros contemplan cómo la llama se alza primero pequeña y humeante y luego, con brazos de fuego, se apodera de todo el barco que durante dos años había sido su casa y su patria, y que ahora, como lastimoso pecio, se hunde humeante y calcinado en un mar extraño y hostil. Cinco barcos, alegremente empavesados y con la tripulación al completo, habían zarpado del puerto de Sevilla. La primera víctima fue el «Santiago», que naufragó en la costa patagónica. En el estrecho de Magallanes los abandonó

cobardemente el «San Antonio»; ahora la «Concepción» se convirtió en su propia pira y en su propio ataúd. Solo dos barcos, los dos últimos, navegan ahora uno junto al otro por rumbo desconocido: la «Trinidad», antiguo buque insignia de Magallanes, y aquella pequeña e insignificante «Victoria», cuya gloria será confirmar su nombre orgulloso y llevar la idea de Magallanes, más allá de su propia vida, a la inmortalidad.

Que a esta flota gravemente mermada le falta el verdadero jefe, el probado almirante Magallanes, pronto se advierte en el rumbo indeciso que toman los barcos. Como ciegos, como ofuscados, andan a tientas por el archipiélago de la Sonda. En vez de poner rumbo directo al sudoeste, hacia las Molucas, de las que ya se hallan bastante cerca, yerran hacia el noroeste en un inseguro zigzag, adelante y atrás. Todo un semestre se malgasta por completo, sin ningún sentido, en estas travesías erráticas que los llevan hasta Mindanao y hasta Borneo. Pero más claramente aún que en esta inseguridad marinera se reconoce la ausencia del jefe nato en el relajamiento de la disciplina. Bajo la disciplina de Magallanes no había en tierra saqueo arbitrario, ni piratería en el mar. Con exactitud se mantenía el orden y se llevaban las cuentas: jamás perdió de vista, ni un instante, que como almirante de su señor y rey estaba obligado a mantener con honor la bandera española incluso en los confines más remotos de la tierra. Pero su triste sucesor Carvalho, que debe su rango de almirante únicamente al asesinato de quienes lo precedían a manos de los rajás de Mactán y Cebú, no conoce escrúpulo moral alguno. Practica la piratería sin ningún reparo y toma cuanto se le pone por delante. Allí donde pasa algún junco, es atacado y saqueado sin más; el rescate que Carvalho exige en tales ocasiones, este hombre sin escrúpulos se lo mete casi siempre en su propio bolsillo. No rinde cuentas, siendo él mismo contador y tesorero en una sola persona, y mientras Magallanes, por razones de disciplina, nunca había tolerado a bordo a una mujer, él se procura nada menos que tres, sacadas de un junco saqueado, con el pretexto de entregarlas a la reina de España. Poco a poco, a la tripulación le resultan excesivos los manejos de este pachá.

«Vedendo che non faceva cosa che non fosse in servitio del re» —al ver (relata Del Cano) que no velaba por la causa del rey, sino por su propio provecho, expulsan sin más de su mando al pachá del harén, y en su lugar se instaura un triunvirato: Gómez de Espinosa como capitán de la «Trinidad», Sebastián del Cano como capitán de la «Victoria» y el piloto Poncero como «governador dell armata».

Pero con ello nada cambia en la insensata navegación en círculos y en zigzag de los dos barcos. Con trueque y pillaje, los extraviados reponen fácilmente sus provisiones en aquellas comarcas densamente pobladas, pero la verdadera tarea, por cuya causa Magallanes se había atrevido a emprender su viaje, parece ya olvidada; por fin, un golpe de suerte les ilumina la salida del laberinto del archipiélago de la Sonda. En una prao que pasaba por casualidad y que roban a la manera de piratas, hacen prisionero a un hombre oriundo de Ternate, que por tanto ha de conocer con exactitud el camino hacia su patria, el camino hacia las ansiadas islas de las Especias. Y en efecto, conoce el camino, conoce también a Francisco Serrão, el amigo de Magallanes: por fin se ha encontrado el guía para salir del extravío. La última prueba ha sido superada; ahora pueden poner rumbo directo hacia la meta de la que, en todas estas semanas insensatas, habían estado a menudo muy cerca y que en su ofuscación habían rodeado una y otra vez. Ahora unos pocos días de navegación sin esfuerzo los acercan más que aquellos seis meses de necia búsqueda. El 6 de noviembre ven alzarse a lo lejos, desde el mar, montañas: las alturas de Ternate y Tidore. Las islas dichosas, por fin están alcanzadas.

«El piloto que nos acompañaba», escribe Pigafetta, «nos dijo que aquellas eran las Molucas. Todos dimos gracias a Dios, y para testimoniar nuestra alegría disparamos nuestras piezas de artillería. Que no se extrañe nadie de que estuviéramos tan dichosos, pues habíamos pasado en total veintisiete meses menos dos días única y exclusivamente buscando estas islas, y en esa búsqueda habíamos navegado de un lado a otro entre innumerables islas hasta llegar aquí».

Pero ahora, el 8 de noviembre de 1521, desembarcan en Tidore, una de las cinco islas dichas con las que Magallanes había soñado toda su vida. Como el Cid muerto, montado por su gente sobre su fiel corcel de batalla para conquistar todavía una última victoria, así impone la energía de Magallanes, más allá de su muerte, aún la hazaña salvadora. Sus barcos, su gente, contemplan la tierra prometida que él, como Moisés a los suyos, había prometido, y que a él mismo, el guía, no le fue concedido pisar. Pero también aquel que lo había llamado a través de los océanos, que lo había animado hacia la idea y hacia la hazaña, también Francisco Serrão ha dejado de estar vivo: en vano le habría tendido los brazos el amigo de los amigos, tras el cual había navegado dando toda la vuelta a la Tierra. Serrão había muerto pocas semanas antes, según se dice envenenado: los dos primeros autores de la idea de una vuelta completa al mundo pagaron con su vida, antes de tiempo, el precio de la inmortalidad. Pero las entusiastas descripciones de Serrão se revelan a posteriori plenamente justificadas. No solo el paisaje es espléndido y rebosante de toda la riqueza de la naturaleza; también los hombres muestran una amabilidad que colma de dicha. «¿Qué se puede decir de estas islas?», escribe Maximiliano Transilvano en su célebre carta. «Aquí todo es sencillez, y nada tiene aquí gran valor salvo la paz, el bienestar y la especia. Pero lo mejor de estas cosas, y acaso el mejor bien sobre la tierra, a saber, la paz, parece haber sido expulsado por la maldad de los hombres de nuestro mundo y haberse refugiado aquí». El rey, de quien Serrão había sido amigo y valedor, llega apresuradamente en un palanquín de seda y recibe a los huéspedes como a hermanos. Es cierto que, como mahometano creyente, se tapa la nariz a bordo del barco para no percibir el olor repugnante de la aborrecida carne de cerdo, pero con amor fraternal el rey Almansor abraza a los cristianos. «Venid y gozad», los consuela, «después de tan largo vagar por el mar y de tantos peligros, de los placeres de la tierra. Reconfortad vuestro cuerpo y no penséis en otra cosa sino que habéis llegado al reino de vuestro propio señor». De buen grado reconoce la soberanía suprema del rey de España, y en lugar de exprimirles cuanto pudiera, como los demás caciques con los que se habían topado, este generoso

príncipe les pide que se contengan con sus regalos, pues «él no posee nada que fuera digno de servirles de contrarregalo».

Islas dichosas: todo cuanto los españoles anhelaban lo obtienen aquí en abundancia, las especias más preciosas, víveres y polvo de oro, y lo que el amable rey no puede proporcionar por sí mismo lo procura de las islas vecinas. Los marineros están hechizados por tanta dicha tras todos los sufrimientos y privaciones; compran como locos especias y los preciosos pájaros del paraíso (comperanno garofani a furia), entregan a cambio sus camisas, sus arcabuces, sus ballestas, sus capas, sus cintos, pues ahora pronto llega el regreso a casa, y como gente rica volverán con estos tesoros comprados a un precio irrisorio. Algunos, sin embargo, preferirían seguir el ejemplo de Serrão y quedarse sin más en este paraíso. Buena parte de ellos acoge por eso con alegría la mala noticia que, poco antes de la partida, sale a la luz: que solo uno de los barcos está en condiciones suficientes de navegar para arriesgar el regreso, y que cincuenta marineros de los cerca de cien tendrían que quedarse, por lo pronto, en las islas dichosas, hasta que el otro fuera carenado de nuevo.

El barco condenado a quedarse contra su voluntad es el viejo buque insignia de Magallanes, la «Trinidad». La primera en zarpar de Sanlúcar fue la «capitana», la primera en atravesar el estrecho de Magallanes, la primera en surcar el océano Pacífico, siempre por delante de las demás, voluntad encarnada de su jefe y maestro. Ahora que el jefe falta, su barco ya no quiere seguir; como un perro fiel que no se deja arrancar de la tumba de su amo, así se niega la «Trinidad» a proseguir más allá de la meta que Magallanes le había fijado. Ya se habían llevado a bordo los toneles de agua, ya las provisiones, ya los muchos quintales de especias, ya está izada la bandera de Santiago con la inscripción: «Sea esta la señal de nuestro feliz regreso», ya se habían desplegado las velas, cuando de pronto el viejo barco carcomido gime y cruje en sus juntas. El agua entra a raudales sin que se pueda encontrar la vía de agua, y hay que descargar a toda prisa el pesado cargamento para poder salvar aún el pecio y llevarlo a la playa. Pero repararlo llevará semanas y semanas, y tanto tiempo no puede esperar ya el otro

barco hermano, el único que queda de la antigua armada; ahora que el monzón del este sopla tan favorable, es hora, hora suprema, de llevar por fin al emperador, en el tercer año, la noticia de que Magallanes ha cumplido su promesa al precio de su vida y ha llevado a cabo, bajo bandera española, la hazaña más gloriosa de la historia de la navegación. Se decide de común acuerdo que la «Trinidad», una vez reparada, intente cruzar de vuelta el océano Pacífico para alcanzar por Panamá la España de ultramar, mientras que la «Victoria», aprovechando los vientos favorables, ponga rumbo enseguida hacia el oeste, a través del océano Índico, camino de casa.

Los comandantes de los dos barcos, que ahora se hallan frente a frente para despedirse para siempre tras dos años y medio de convivencia —Gómez de Espinosa y Sebastián del Cano—, ya se habían enfrentado una vez en una hora decisiva. En aquella noche fatídica de la gran sublevación en puerto San Julián, el entonces maestro de armas Gómez de Espinosa había sido el más fiel ayudante de Magallanes; su audaz cuchillada había reconquistado la «Victoria» y salvado así la continuación del viaje. Sebastián del Cano, por su parte, entonces todavía un joven sobresaliente vasco, se había puesto aquella noche del lado de los amotinados; con su activa colaboración, los demás rebeldes se habían apoderado del «San Antonio». Magallanes había recompensado, agradecido, al fiel Gómez de Espinosa; había indultado, indulgente, al traidor Del Cano. Si el destino fuera justo, tendría que ser ahora Espinosa, quien había asegurado el triunfo de la idea de Magallanes, el elegido para coronar gloriosamente su hazaña. Pero, más magnánima que justa, la suerte se decide por quien no lo merecía. Y mientras Espinosa, junto con los compañeros de infortunio de la «Trinidad», perecerá sin gloria tras indecibles peripecias y sufrimientos y quedará olvidado por la ingrata historia, los astros coronan precisamente a aquel que quiso impedir la hazaña de Magallanes, al antiguo sublevado contra el almirante, Sebastián del Cano, con su reflejo terrenal: la inmortalidad.

Conmovedora despedida en el otro extremo de la tierra: cuarenta y siete hombres, oficiales y marineros, emprenderán el viaje de regreso a la patria con la «Victoria»; cincuenta y uno se quedarán con la «Trinidad» en Tidore. Hasta la hora de la partida, los que se quedan permanecen a bordo con sus camaradas, para abrazarlos una vez más, para darles cartas y saludos que llevar a la patria: dos años y medio de fatigas compartidas han unido ya, desde hace tiempo, en una unidad indisoluble a la tripulación de la antigua armada, zarandeada de todas las lenguas y razas. Ninguna disputa, ninguna discordia puede separarlos ya. Cuando la «Victoria» leva por fin anclas, los que se quedan aún no quieren, aún no quieren despedirse. En botes y praos malayos reman al costado del barco que se aleja lentamente, para verse una vez más, para gritarse una vez más algo cariñoso. Solo cuando cae la tarde y se les cansan los brazos vuelven los botes, y como despedida resuena una salva de artillería, último saludo de los hermanos hacia la playa. Y entonces la «Victoria», el último barco que queda de la flota de Magallanes, emprende su viaje inolvidable.

Este viaje de regreso, media vuelta al mundo del pequeño velero desgastado y envejecido antes de tiempo tras dos años y medio de incesante navegación, es una de las grandes hazañas heroicas de la náutica; gloriosamente ha reparado Del Cano su falta contra Magallanes al realizar la voluntad del jefe muerto. A primera vista, la tarea que se le ha encomendado, llevar un barco desde las Molucas hasta España, no parece especialmente difícil. Pues desde el cambio de siglo navegan ya con regularidad, año tras año, flotas portuguesas desde el archipiélago malayo hasta Portugal aprovechando los monzones, y de vuelta en tráfico pendular; un viaje a la India, que hace una década, bajo Albuquerque y Almeida, era todavía una incursión en lo desconocido, exige ahora tan solo el conocimiento de la ruta exactamente trazada, y en caso de necesidad un capitán encuentra en cada punto de escala de la India y de África, en Malaca, Mozambique y Cabo Verde, factores, pilotos y funcionarios portugueses; en cada estación hay preparados avituallamiento y material de recambio. Pero la enorme dificultad

que Del Cano ha de vencer consiste en que no solo no puede utilizar esas estaciones portuguesas de reabastecimiento, sino que incluso ha de evitarlas describiendo el más amplio de los rodeos. Pues en Tidore la gente de Magallanes se ha enterado, por un portugués fugado, de que el rey Manuel ha dado orden de interceptar cada uno de los barcos de Magallanes y de apresar a la tripulación como piratas; y, en efecto, a sus desdichados camaradas de la «Trinidad» no les fue ahorrado ese cruel destino. A Del Cano le incumbe, pues, la tarea de recorrer, con su viejo, carcomido, desgastado y sobrecargado velero —del que, hacía casi tres años, en el puerto de Sevilla, el cónsul Álvarez ya había declarado que no se atrevería con él ni hasta las islas Canarias—, ni más ni menos que todo el océano Índico de un solo tirón, y luego doblar aún el cabo de Buena Esperanza y rodear todavía toda África, sin tocar tierra ni una sola vez: una empresa que hay que contemplar sobre el mapa para comprender la tarea en toda su grandiosidad, una empresa que incluso hoy, cuatrocientos años después, representaría un logro extraordinario para un vapor moderno equipado con las máquinas más refinadas.

Este salto de león sin precedentes desde el archipiélago malayo hasta Sevilla comienza —día memorable— el 13 de febrero de 1522, desde un puerto de la isla de Timor. Una vez más ha embarcado Del Cano víveres y agua, una vez más, recordando las lecciones de prudencia de su maestro muerto, ha calafateado y carenado el barco de arriba abajo, antes de entregarlo, durante meses y meses, al juego incesante del viento y las olas. En los primeros días la «Victoria» pasa todavía junto a islas; desde lejos la saludan el verdor tropical y las siluetas de montañas erguidas. Pero la estación está ya demasiado avanzada para detenerse en parte alguna, y Del Cano ha de aprovechar el viento del este; sin tocar tierra, la «Victoria» navega ante todos esos islotes seductores, con gran pesar del insaciablemente curioso Pigafetta, que todavía no ha visto suficientes «cosas maravillosas». Por aburrimiento, pasa el tiempo haciéndose contar por los indígenas embarcados (diecinueve, junto a los ya solo cuarenta y siete europeos de la tripulación) relatos sobre

aquellas islas que van desvaneciéndose en la lejanía, y la gente morena le cuenta los más bellos cuentos de las Mil y una noches. En aquella isla de allá, dicen, vivían hombres que no eran más altos que un palmo, pero cuya oreja era tan larga como ellos mismos, y al dormir se servían de una como colchón y con la otra se cubrían. En este otro islote, en cambio, no habitaban sino mujeres, y jamás podía un hombre pisarlo. Y sin embargo quedaban preñadas, y precisamente por obra del viento; a todos los varones que daban a luz los mataban, y solo dejaban con vida y criaban a las niñas. Pero poco a poco se desvanecen también las últimas islas en la bruma azul con que los malayos engañan al buen Pigafetta, y solo el océano abierto envuelve al barco con su azul angustiosamente idéntico. Semana tras semana, mientras cruzan en vacía singladura el océano Índico, los navegantes no ven más que cielo y mar en una monotonía espantosa y agotadora. Ni un hombre, ni un barco, ni una vela, ni un sonido: siempre solo azul, azul, azul, y vacía, vacía, vacía la superficie interminable.

No oyen sonido extraño alguno, no ven rostro extraño alguno en todas estas semanas y semanas. Pero de pronto emerge de las profundidades ocultas del barco el viejo y bien conocido espectro, de ojos hundidos y lívido: el hambre. El hambre, su terrible y fiel compañera en el océano Pacífico, la implacable atormentadora y asesina de viejos y fieles camaradas, debe de haberse deslizado de nuevo a hurtadillas a bordo, pues ahora está en medio de ellos, burlona y voraz, y sonríe con mueca en sus rostros desencajados. Ha ocurrido una catástrofe imprevista que destruye todos los cálculos de Del Cano. Su gente había embarcado, es cierto, víveres para cinco meses, sobre todo mucha carne. Pero en Timor no encontraron sal, y con el calor abrasador del sol de las Indias, la carne insuficientemente salada empieza a pudrirse; para librarse del hedor pestilente de la carroña que se deshace, tienen que arrojar toda la reserva al mar. Y ahora solo queda el arroz como alimento, arroz y agua, agua y arroz, arroz y agua, agua y arroz, y cada semana menos arroz, y cada vez menos y más corrompida el agua. De nuevo estalla el escorbuto, de nuevo empieza la mortandad entre

la tripulación. A comienzos de mayo la necesidad se vuelve tan terrible que parte de la tripulación insiste en poner rumbo hacia la cercana Mozambique y entregar allí el barco a los portugueses, antes que seguir navegando y morir de hambre miserablemente.

Pero junto con el mando también ha pasado, invisible, al antiguo amotinado la férrea voluntad de Magallanes. Aquel mismo Del Cano que entonces, siendo subordinado, quiso obligar al comandante a retroceder, exige ahora, como comandante, de su gente el último, el más extremo valor, y logra doblegarla a su voluntad. «Ma inanti determinamo tutti morir che andar in mano dei portoghesi» —«resolvimos antes morir todos que caer en manos de los portugueses»—, podrá relatar más tarde, orgulloso, al emperador. Un intento de desembarco en la costa oriental africana resulta inútil; no encuentran ni agua ni frutas en aquella tierra pelada; sin alivio para su mortal necesidad han de reanudar la terrible travesía. En el cabo de Buena Esperanza —involuntariamente lo llaman por su antiguo nombre, Cabo tormentoso— se les echa encima, rabiosa, una tormenta que les arranca el trinquete y les astilla el palo mayor. Con esfuerzo, los marineros, extenuados y ya tambaleantes de agotamiento, remiendan el daño de manera pasable; pesado, lento y gimiendo, el barco se arrastra como un herido, ascendiendo aún más al norte por la costa africana. Pero ni en la tormenta ni en la calma, ni de día ni de noche, suelta su presa el terrible atormentador; con mueca burlona los mira el gris espectro del hambre —burlona, porque esta vez ha ideado además un tormento nuevo, más diabólico todavía. No como entonces, cuando los circunnavegantes cruzaban el océano Pacífico, están las bodegas vacías hasta la última migaja; no, esta vez el vientre del barco está lleno hasta el borde. Setecientos quintales de especias lleva consigo la «Victoria», setecientos quintales —bastantes, pues, para condimentar el más suntuoso banquete a cientos de miles y millones de personas—; especias tendría la tripulación hambrienta en abundancia y de sobra. Pero ¿se pueden morder granos de pimienta con los labios resecos, se puede tragar canela picante o macis en vez de pan? De la misma manera que es la ironía más horrenda morir de sed en el mar,

rodeado burlonamente de masas infinitas de agua, así se convierte a bordo de la «Victoria» en el más diabólico de los tormentos dentro del tormento el pasar hambre, el morir de hambre miserablemente en medio de una mina de especias. Cada día se arrojan por la borda otros cadáveres humanos resacos. Solo quedan en total treinta y uno de los cuarenta y siete españoles y tres de los diecinueve indígenas, cuando el fatigado barco, tras cinco meses de navegación ininterrumpida, se aproxima por fin, el 9 de julio, a las islas de Cabo Verde.

Cabo Verde es colonia portuguesa, y el asentamiento de Santiago, un puerto portugués. Echar aquí el ancla significa, en realidad, entregarse atado a los rivales, a los enemigos; significa capitular a un paso de la meta. Pero las raciones alcanzan a lo sumo para dos o tres días más; el hambre no deja otra opción que arriesgar un audaz engaño. Del Cano decide intentarlo y hacer creer a los portugueses algo distinto de con quiénes tratan en realidad. Pero, solemnemente, antes de hacer desembarcar en un bote a unos cuantos hombres para comprar víveres, toma juramento a la tripulación de no revelar a los portugueses, ni con una sola palabra, que son el último grupo perdido de la flota de Magallanes y que han dado la vuelta al mundo. Se prescribe a los marineros una fábula que contar: una tormenta ha arrastrado su barco desde América, es decir, desde territorio de soberanía española, y el mástil astillado y el estado espantoso del pecio hacen afortunadamente verosímil el cuento. Sin preguntar demasiado, sin enviar funcionarios a bordo para inspeccionarlo, los portugueses acogen hospitalariamente, por camaradería marinera, el bote que se acerca remando. Envían enseguida a los españoles agua y alimentos frescos; una, dos, tres veces vuelve el bote de la orilla con abundante avituallamiento. Ya parece que el ardid ha triunfado por completo; el descanso, y más aún la comida de carne y pan tanto tiempo echada de menos, han reanimado a la tripulación, y las provisiones están casi ya lo bastante repuestas como para llegar con ellas a Sevilla. Solo una vez, solo una última vez, envía por eso Del Cano el bote en busca de una última carga de arroz y frutas —y luego adelante, y de verdad

Victoria! ¡Victoria!—. ¡Pero, cosa extraña! Esta vez el bote no vuelve. Del Cano presiente al instante lo ocurrido. Alguno de los marineros debe de haber hablado imprudentemente en tierra, o haber intentado vender algo de especias a cambio del aguardiente tanto tiempo añorado; por eso los portugueses han reconocido el barco de su archienemigo Magallanes. Del Cano nota ya que en la playa se dispone una embarcación para apresar la suya. Solo una audacia resuelta puede salvar ahora el viaje. ¡Mejor dejar a los demás en tierra! ¡No dejarse apresar a un palmo de la meta! ¡Seguir siendo audaces tras culminar la navegación más osada que conoce la historia! Aunque la «Victoria» solo tiene dieciocho hombres a bordo, probablemente demasiado pocos para llevar el barco, que hace agua, hasta España, Del Cano hace levar anclas y desplegar velas apresuradamente. Es una huida. Pero una huida hacia la gran victoria decisiva.

Sin embargo, por breve y peligrosa que fuese la estancia en Cabo Verde, es precisamente aquí donde Pigafetta, el intrépido cronista, logra en el último instante vivir por fin una de las maravillas por las que había emprendido el viaje; pues en Cabo Verde observa, el primero, un fenómeno que por su novedad e importancia agitará y ocupará a toda su época. La tripulación, que había remado hasta la orilla para comprar víveres, trae la sorprendente noticia de que en tierra es jueves, mientras que a bordo se les había asegurado que era miércoles. Pigafetta se asombra mucho, pues día tras día, durante el viaje de casi tres años, ha llevado con exactitud su diario. Sin interrupción alguna ha seguido contando, lunes, martes, miércoles, la semana entera, los años enteros: ¿habría pasado por alto un día? Pregunta a Alvo, el piloto, que igualmente anota cada día en su cuaderno de bitácora, y he aquí que también para él es apenas miércoles. Navegando siempre hacia el oeste, a los circunnavegantes se les ha debido de escapar, de manera inexplicable, un día del calendario, y la noticia de Pigafetta sobre este extraño fenómeno asombra a todo el mundo culto. Se ha desvelado un secreto que ni los sabios de Grecia, ni Ptolomeo ni Aristóteles pudieron siquiera sospechar, y que solo el impulso de

Magallanes ha sacado a la luz; queda ahora definitivamente probado por una observación exacta lo que Heráclito de Ponto había planteado como hipótesis unos 400 años antes de Cristo: que el globo terráqueo no reposa inmóvil en el espacio, sino que oscila en ritmo regular en torno a su propio eje, y que quien, navegando hacia el oeste, sigue su curso rodante, puede ganarle tiempo al infinito. Este nuevo conocimiento, de que en las distintas partes del mundo el tiempo y la hora son diferentes, conmueve a los humanistas del siglo XVI casi tanto como a nuestro mundo actual la teoría de la relatividad. Pedro Mártir se hace explicar de inmediato el fenómeno por un «hombre sabio» y lo comunica al emperador y al papa; y así, mientras los demás solo trajeron fanegas de especias, precisamente el pequeño caballero de Rodas trajo a casa, como fruto de este viaje, lo más precioso de la tierra: ¡un nuevo conocimiento!

Pero el barco aún no está en casa. Todavía se arrastra, con las junturas gimiendo, lenta, fatigada y carcomida, la «Victoria», con sus últimas fuerzas, a través del oleaje. De todos los camaradas con quienes había zarpado de las islas de las Especias, solo quedan dieciocho a bordo; en vez de ciento veinte manos, trabajan apenas treinta y seis, ¡y precisamente ahora harían falta puños vigorosos! Pues, a un paso escaso de la meta, amenaza todavía una catástrofe. Las tablas del casco, debilitadas por la edad, ya no cierran bien entre sí, y el agua se filtra sin cesar por las junturas cada vez más abiertas. Primero se intenta con una bomba. No basta. En realidad habría que arrojar ahora por la borda, como lastre, parte de los setecientos quintales de especias, para aliviar el peligroso calado; pero Del Cano no quiere malgastar los bienes del emperador. En dos bombas se releva día y noche la exhausta tripulación, penosísimo trabajo de forzados, mientras al mismo tiempo hay que recoger las velas, gobernar el timón, cubrir la vigía y realizar un centenar de tareas diarias. Poco a poco resulta ya demasiado para los extenuados. Como sonámbulos se tambalean y vacilan a sus puestos los marineros, que llevan noches y noches sin conocer el sueño —«tanto debili quanto mai uomini furono», «tan cansados estaban», escribe Del Cano al emperador, «como jamás lo estuvieron los

hombres»—. Y, sin embargo, cada uno ha de hacer doble, triple servicio. Y lo hacen con sus últimas fuerzas, ya a punto de fallar, porque la meta está cada vez más cerca. El 13 de julio han zarpado de Cabo Verde los dieciocho héroes: por fin, el 4 de septiembre de 1522 (pronto hará tres años que dejaron la patria), resuena desde la cofa un grito ronco de júbilo: alguien ha avistado el cabo de San Vicente. En el cabo de San Vicente termina para nosotros la tierra europea, pero para ellos, los circunnavegantes, aquí empieza Europa, aquí empieza la patria. Lentamente emerge de las aguas el escarpado peñasco y, al mismo tiempo, en sus corazones, el ánimo. ¡Adelante! ¡Adelante! ¡Solo quedan por resistir dos días, dos noches! ¡Solo dos noches y un día más! ¡Solo una noche y un día! Solo una noche más, una única noche. Y por fin —todos se precipitan a cubierta y se apiñan estremecidos de dicha— una franja plateada en medio de la tierra, el Guadalquivir, que desemboca en el mar junto a Sanlúcar de Barrameda. De aquí habían zarpado tres años antes, bajo el mando de Magallanes, cinco barcos y doscientos sesenta y cinco hombres. Y ahora se acerca un único y pequeño barco, echa el ancla en la misma playa, y dieciocho hombres bajan tambaleándose, caen torpemente de rodillas y besan la tierra patria, dura, buena, firme. La mayor hazaña de la navegación de todos los tiempos queda concluida este 6 de septiembre del año 1522.

El primer deber de Del Cano, apenas ha pisado la orilla, es enviar una carta con la gran noticia al emperador. Entretanto, su gente agarra con manos ávidas el pan tierno y fresco que se les ofrece hospitalariamente: hacía años que no sentían entre los dedos esa miga blanda y buena, hacía años que no probaban el vino, la carne, los frutos de la tierra patria. Conmovidos, los demás los miran fijamente, como si hubieran regresado del Hades, y no quieren creer en el prodigio. Pero apenas se han saciado, los extenuados caen ya sobre las esteras y duermen, duermen la noche entera, duermen por primera vez sin cuidados desde hace años y años, por primera vez con el corazón otra vez apretado contra el corazón de la patria.

A la mañana siguiente, otro barco remolca a la «Victoria», el barco victorioso, río arriba por el Guadalquivir hacia Sevilla: ella misma ya

no tiene fuerzas, después de haber dado la vuelta al mundo, para luchar contra la corriente. Asombrados, miran y gritan desde las barcas y botes con que se cruzan; ya nadie se acuerda del barco que años atrás partió hacia lo lejos; hace tiempo que Sevilla, que España, que el mundo entero daban por hundida y perdida la flota de Magallanes, y he aquí que el barco victorioso se abre camino, penoso y sin embargo orgulloso, hacia el triunfo. Por fin brilla a lo lejos la Giralda, el blanco campanario: ¡Sevilla! ¡Sevilla! Ya saluda la playa, el porto de las Muelas, de donde habían zarpado. A las bombardas, ordena Del Cano: ¡es la última orden de este viaje! Y ya retumba, ancha, una salva sobre el río. Así se habían despedido, con boca de hierro, tres años antes, de la patria. Así habían saludado solemnemente los cañones el recién descubierto estrecho de Magallanes, así el desconocido océano Pacífico. Así habían proclamado su triunfo cuando avistaron el desconocido archipiélago de Filipinas, así habían anunciado con atronador júbilo el deber cumplido cuando alcanzaron la meta que Magallanes les había impuesto, las islas de las Especias. Así habían saludado a los camaradas al despedirse en Tidore, cuando tuvieron que dejar atrás el barco hermano en la lejanía mortífera. Pero nunca han sonado sus voces de bronce tan claras y tan jubilosas como ahora, cuando anuncian: «¡Hemos vuelto! ¡Hemos llevado a cabo lo que nadie antes que nosotros hizo! ¡Somos los primeros hombres de todos los tiempos que han dado la vuelta al mundo!»

LOS MUERTOS SE QUEDAN SIN RAZÓN

Impetuosa se congrega la muchedumbre en la playa de Sevilla para (como escribe Oviedo) «contemplar aquel único y afamadísimo navío, cuya travesía representó la cosa más maravillosa y el mayor suceso que jamás se viera desde que Dios creó al primer hombre y al mundo». Conmovidos, los ciudadanos contemplan cómo los dieciocho hombres abandonan la «Victoria», cómo, esqueletos ambulantes y vacilantes, van pisando tierra uno tras otro con paso tambaleante, cuán débiles, cuán demacrados, cuán cansados, cuán enfermos, cuán extenuados avanzan a trompicones, estos héroes sin nombre, cada uno envejecido una década en aquellos tres interminables años. Júbilo y compasión los envuelven a un tiempo: se les ofrece sustento, se les invita a entrar en las casas, se les apremia a contar, a contar, a contar sus aventuras y padecimientos. Pero los que han regresado se niegan. ¡Más tarde, más tarde todo eso! Ahora solo cumplir el primer deber, hacer honor al voto que hicieron en el trance más extremo de muerte: la peregrinación penitencial a las iglesias de Santa María de la Victoria y Santa María la Antigua! El pueblo, silencioso y reverente, forma un piadoso pasillo para contemplar cómo estos dieciocho supervivientes, descalzos y vestidos con la blanca mortaja, cada uno con una vela encendida en la mano, avanzan hacia la iglesia para dar gracias a Dios, en el mismo lugar donde se despidieron, por la gracia inesperada de haberlos salvado de tal apuro y haberlos dejado regresar a la patria. De nuevo resuena el órgano, de nuevo alza el sacerdote, en la penumbra de la catedral, la custodia sobre los arrodillados como un pequeño sol resplandeciente. Después de

haber dado gracias al Todopoderoso y a sus santos por su propia salvación, los marineros rezan tal vez también una oración de difuntos por todos los hermanos y camaradas con quienes, tres años atrás, se arrodillaron juntos aquí mismo en oración. Pues ¿dónde están aquellos que entonces alzaron la vista hacia Magallanes, su almirante, cuando desplegó el estandarte de damasco que el rey le había concedido y el sacerdote había bendecido? Ahogados en el mar, asesinados por los indios, muertos de hambre, muertos de sed, desaparecidos o prisioneros. Solo a ellos, solo a ellos ha elegido el destino, en insondable arbitrio, para el triunfo; solo a ellos ha bendecido. Y así rezan los dieciocho, con labios quedos y temblorosos, juntos, la oración de difuntos por el jefe caído y por los doscientos muertos de la armada.

Entretanto, la noticia de su feliz regreso vuela con alas de fuego por toda Europa, despertando primero un asombro desmedido y luego una admiración desmedida. Desde el viaje de Colón, ningún acontecimiento había entusiasmado de forma semejante al mundo contemporáneo. Ahora toda incertidumbre ha llegado a su fin. La duda, ese enemigo más encarnizado de todo saber humano, ha sido vencida en el terreno de la geografía. Desde que un barco zarpó del puerto de Sevilla y, siguiendo un rumbo continuo, volvió a arribar al puerto de Sevilla, queda irrefutablemente demostrado que la Tierra es una esfera redonda y giratoria y que todos los mares son un único mar comunicado entre sí. Definitivamente ha quedado superada la cosmografía de griegos y romanos, y de una vez por todas ha sido desechada la objeción de la Iglesia y la ingenua fábula de los antípodas que caminan cabeza abajo. Queda establecida para siempre la extensión de la circunferencia terrestre, y con ello se ha logrado por fin una medida cierta del cosmos terrenal; todavía podrán, todavía habrán de completar otros audaces descubridores algún detalle de la imagen de la Tierra, pero la forma fundamental ha quedado fijada por Magallanes, inalterada hasta el día de hoy y hasta todos los días venideros. La Tierra es ahora un territorio delimitado, y la humanidad lo ha conquistado. Con este día histórico se alza gloriosamente el orgullo de la nación española. Bajo su

bandera comenzó Colón la obra del descubrimiento del mundo, bajo su bandera la culminó Magallanes: un único cuarto de siglo ha enseñado a la humanidad más sobre su morada que miles y miles de años anteriores. Y, sin plena conciencia de ello, la generación que vive dichosa y embriagada esta transformación en el espacio de una sola existencia humana siente que ha comenzado una nueva época, la Edad Moderna.

General es el entusiasmo por la gran conquista espiritual de este viaje. Incluso los empresarios comerciales que habían equipado la flota, la Casa de Contratación y Cristóbal de Haro, pueden estar de buen humor. Ya habían dado por perdidos los ocho millones de maravedís invertidos en los cinco barcos, y ahora, de pronto, este único navío regresado no solo salda todas las cuentas, sino que reporta además un excedente inesperado. Los quinientos veinte «quintales» (unas veintiséis toneladas) de especias que la «Victoria» trajo de las Molucas arrojan una ganancia neta de unos quinientos ducados de oro sobre los costes; el cargamento de un solo barco ha compensado íntegramente la pérdida de los otros cuatro —cuenta en la que, ciertamente, la pérdida de doscientas vidas humanas se ha consignado con un cero.

Solo una docena de hombres en todo el universo sienten que el corazón se les detiene de pronto por el espanto al enterarse de que un barco de la armada de Magallanes ha dado la vuelta al mundo y ha regresado sano y salvo. Son los capitanes amotinados y su piloto, que habían desertado con el «San Antonio» y habían arribado a Sevilla un año antes; la gozosa noticia les suena en los oídos como un toque de difuntos. Desde hacía tiempo se habían mecido en la esperanza de que aquel peligroso testigo y acusador jamás regresaría a España; abiertamente habían extendido en el acta judicial el certificado de defunción del audaz argonauta («al juicio y parecer que han venido no volverá a Castilla el dielo Magallanes»). Con tal seguridad habían dado por supuesto que barcos y tripulaciones se pudrían ya desde hacía tiempo en el fondo del océano, que se jactaron sin reparo de su rebelión ante la comisión real de investigación como si de un acto patriótico se tratara, y

callaron cuidadosamente que Magallanes ya había encontrado el paso en el momento crítico en que lo abandonaron. Solo contaron algo de una «bahía» en la que habrían entrado («entraron in una bahia»), y que el paso que Magallanes buscaba era inútil y sin provecho («inutil e sin prorecho»). Con tanta mayor saña acusan, en cambio, al ausente. Había asesinado a traición a los hombres de confianza del rey para poner la flota en manos de los portugueses, y ellos solo habían podido salvar su propio barco apoderándose del primo Mesquita, infiltrado a bordo.

El tribunal real, ciertamente, no había dado del todo crédito a la declaración de los amotinados, y con encomiable imparcialidad había declarado sospechosas a ambas partes. Tanto los capitanes y pilotos amotinados como el fiel Mesquita fueron encarcelados, y al mismo tiempo se prohibió también a la esposa de Magallanes —que aún no sabía que era su viuda— abandonar la ciudad. Había que esperar, resolvió el tribunal real, a que los demás barcos y el almirante regresaran como testigos; pero, al pasar un año y casi otro sin noticias de Magallanes, el ánimo de los amotinados volvió a cobrar aplomo. Pero ahora los disparos de salva que anuncian el regreso de un barco de Magallanes retumban, homicidas, en su conciencia. Ahora están perdidos. Magallanes ha logrado su hazaña, y tomará una espantosa venganza de aquellos que, contra juramento y derecho marítimo, lo abandonaron cobardemente y encadenaron amotinados a su capitán.

Pero qué alivio sienten después, al enterarse de que Magallanes ha muerto. El principal acusador enmudece. Y se sienten aún más seguros en cuanto se enteran de que Del Cano ha traído de vuelta la «Victoria». ¡Del Cano..., ese fue su cómplice, su compañero de motín en aquella noche de puerto San Julián! Ah, ese no los acusará, no puede acusarlos de un delito que él mismo cometió. No testificará contra ellos, sino solo a su favor. ¡Bendita, pues, la muerte de Magallanes; bendito el testimonio de Del Cano! Y son ellos quienes se quedan con la razón: cierto es que Mesquita es liberado de la cárcel e incluso indemnizado. Pero ellos mismos, gracias a la ayuda de Del Cano, salen impunes, y su rebelión queda olvidada en medio

del júbilo general: siempre se quedan con la razón los vivos frente a los muertos.

Entretanto, el correo urgente de Del Cano ha llevado la noticia del feliz regreso al palacio real de Valladolid. El emperador Carlos acaba de regresar de Alemania; camina ahora de un momento de trascendencia histórica universal a otro. En la Dieta de Worms fue testigo de cómo, por la mano resuelta de Lutero, se desgarraba para siempre la unidad espiritual de la Iglesia; aquí se enteró de que, al mismo tiempo, otro hombre había recreado por completo la imagen del mundo y demostrado, con el sacrificio de su propia vida, la unidad espacial de los océanos. Impaciente por conocer más de aquella gesta gloriosa —pues él mismo había contribuido personalmente a ella, y es acaso el triunfo más perfecto y más duradero que le ha tocado vivir—, el emperador envía ese mismo día, el 13 de septiembre, la orden a Del Cano de presentarse cuanto antes en la corte con dos de sus hombres más probados e inteligentes («las mas cuerdas y de mejor razon») y de traerle todos los escritos referentes al viaje.

Los dos hombres que Sebastián del Cano se lleva a Valladolid parecen haber sido, en efecto, los más probados: Pigafetta y el piloto Álvaro; más turbia, en cambio, resulta la conducta de Del Cano respecto al otro deseo del emperador, el de que le entregara todos los papeles de la flota. Cierta sospecha ensombrece aquí su comportamiento humano, pues Del Cano no entregó ni una sola línea de puño y letra de Magallanes (el único documento redactado por Magallanes durante la travesía debe su conservación a la circunstancia de haber caído, con la «Trinidad», en manos de los portugueses). Ahora bien, difícilmente puede dudarse en serio de que Magallanes, aquel hombre exacto y fanático del deber, consciente de la importancia de su misión, llevara un diario regular; solo una mano celosa pudo haberlo destruido en secreto. Probablemente les pareció demasiado peligroso a todos aquellos que durante el viaje se habían rebelado contra su jefe que el emperador pudiera recibir noticia imparcial de aquellos turbios sucesos; así, tras la muerte de Magallanes, desaparece misteriosamente cada línea

escrita por su mano, y no menos extrañamente se pierde también aquel gran diario que llevó Pigafetta, cuyo original autógrafo entregó personalmente al emperador en esa misma ocasión («Fra le altre cose li detti uno libro, scritto de mia mano, de tutte le cose passate de giorno in giorno nel viaggio nostro»). Pues este diario original no puede en modo alguno haber sido idéntico a la relación de viaje posterior que hoy conocemos, la cual constituye visiblemente solo un extracto resumido de aquel diario; y que se trata en efecto de dos libros distintos lo demuestra el informe del embajador mantuano, quien el 21 de octubre habla expresamente de un libro de Pigafetta llevado día a día («libro molto bello che de zorno in zorno li e scritto el viaggio e paese che anno ricercato»), para prometer tres semanas más tarde tan solo un breve extracto de él («un breve extracto o summario del libro che hano portato quelli de le Indie») —es decir, exactamente lo que hoy conocemos como el relato de Pigafetta, complementado solo de manera insuficiente por las anotaciones de los diversos pilotos, así como por la carta de Pedro Mártir y la de Maximiliano Transilvano. Por qué motivos desapareció así, sin dejar rastro, este diario autógrafo de Pigafetta, solo podemos conjeturarlo; al parecer se pretendía oscurecer a posteriori todo cuanto diera cuenta de la resistencia de los oficiales españoles contra el portugués Magallanes, para poner en más brillante luz el triunfo de Del Cano, el hidalgo vasco. También aquí, como tan a menudo en la historia, la vanidad nacional se ha impuesto sobre la justicia.

Este deliberado relegar a Magallanes a un segundo plano parece haber contrariado profundamente ya al fiel Pigafetta. Percibe que aquí se pesa con pesas trocadas. Pues el mundo recompensa siempre solo al último, al favorecido por la fortuna, que culmina una empresa, y olvida a todos aquellos que la concibieron y la hicieron posible con su espíritu y su sangre. Pero esta vez el reparto es particularmente, y hasta de un modo provocador, injusto. Precisamente aquel que en el momento decisivo quiso impedir la hazaña de Magallanes, el antiguo amotinado contra Magallanes, Sebastián del Cano, acapara toda la gloria, todos los honores, todas

las dignidades. Un delito anterior (por el cual, en cierto modo, se había refugiado en la flota de Magallanes), a saber, el de haber vendido un barco a un extranjero, es declarado solemnemente saldado, y se le concede una pensión vitalicia de quinientos florines de oro. El emperador lo eleva al rango de caballero y le concede un escudo de armas que designa de manera elocuente a Del Cano como el realizador de la hazaña inmortal. Dos ramas de canela cruzadas con nueces moscadas y clavos de olor llenan el campo del escudo, y lo corona un yelmo que sostiene el globo terráqueo con la orgullosa leyenda circular «Primus circumdedisti me», «Tú fuiste el primero en circunnavegarme». Y la injusticia se torna aún más desatinada con la recompensa de aquel Estevão Gomes, que había desertado en el estrecho de Magallanes y que en Sevilla había declarado ante el tribunal que no se había encontrado paso alguno, sino tan solo una bahía abierta. Precisamente él, Estevão Gomes, que con tal desfachatez había negado el descubrimiento de Magallanes, recibe el título de nobleza por el mérito de «haber encontrado el paso como jefe y piloto mayor». Toda la gloria, todo el mérito de Magallanes se atribuye, con maligna ironía, precisamente a aquellos que con mayor encono habían intentado, durante el viaje, obstaculizar la obra de su vida.

Pigafetta calla y piensa lo suyo. Por primera vez presente este joven, hasta entonces conmovedoramente crédulo, admirablemente fiel, algo de la injusticia eterna que impregna nuestro mundo. Calladamente, se aparta. «Me ne partii de lì al meglio potei» —«me marché de allí lo más rápido que pude». Que los cortesanos callen sobre Magallanes en la corte, que los advenedizos se adelanten para recibir el homenaje que a él le corresponde: él sabe de quién fue la idea, de quién la obra, de quién el mérito de aquella hazaña inmortal. Aquí, en la corte, no puede hablar, pero por amor a la justicia se propone ensalzar ante la posteridad al gran olvidado. En su relato del viaje de regreso no mencionará ni una sola vez el nombre de Del Cano; escribe solo «navegamos», «decidimos», para dar a entender que Del Cano no hizo ni logró más que todos los demás. Que la corte recompense a ese ganador ocasional; solo a

Magallanes le corresponde la verdadera gloria, a él, a quien ya ningún otro honor puede recompensar. Con conmovedora lealtad, Pigafetta se pone del lado del vencido y da testimonio, con palabra elocuente, del derecho del enmudecido. «Espero», escribe Pigafetta en la dedicatoria de su libro al gran maestro de Rodas, «que la gloria de un capitán tan magnánimo no se apague ya jamás en nuestros tiempos. Entre las muchas otras virtudes que lo adornaban, una era especialmente notable: que fue siempre, incluso en la mayor desdicha, el más firme de todos. Soportó el hambre con más paciencia que ningún otro. No había hombre alguno en toda la Tierra que entendiese más de la ciencia de las cartas y de la navegación. Y que esto es verdad se ve por el hecho de que sacó a la luz cosas que antes de él nadie se había atrevido a ver ni a descubrir.»

Es siempre la muerte quien acaba por desvelar el último secreto vital de una figura; solo en el instante final, cuando su idea se cumple victoriosa, se revela la trágica intimidad de este hombre solitario, a quien siempre le fue concedido tan solo soportar la carga de la empresa, y nunca gozar de su logro final. Solo para la hazaña había elegido el destino, de entre la masa de incontables millones, a este hombre oscuro, silencioso, emparedado en sí mismo, dispuesto de forma inquebrantable a arriesgar por aquella idea todo cuanto poseía en este mundo, y además su propia vida. Solo lo llamó a la servidumbre, no al gozo, y, como a un jornalero, lo despidió de la obra cumplida sin gratitud ni clemencia. Otros cosechan la gloria de su obra, otros arrebatan la ganancia, otros celebran las fiestas, pues el destino quiso mostrarse tan severo con este duro soldado como él mismo lo había sido en todo y con todos. Solo una cosa le concede, aquella que quiso con todas las fuerzas de su alma: encontrar el paso alrededor de la Tierra. Pero el triunfo del regreso, la parte más dichosa de su hazaña, ya no se lo concede. Solo puede contemplar, solo puede asir la corona de la victoria, pero cuando quiere ceñírsela a la frente, el destino dice «basta», y le abate la mano anhelante que había alzado.

Solo esto, esto único le es concedido a Magallanes: solo la hazaña misma, no su sombra dorada, la gloria temporal. Nada, por ello, más

conmover que releer una vez más el testamento de Magallanes en este instante en que su voluntad vital se ha hecho verdad. Todo cuanto pidió en aquella hora de la partida se lo niega el destino. Nada de lo que él había conquistado para sí y para los suyos en aquella «Capitulación» le corresponde. Ni una sola —de verdad y literalmente: ¡ni una sola!— de todas las disposiciones que había fijado con tanta prudencia y tanto cuidado en su última voluntad le es concedida por la vida a sus descendientes tras su muerte heroica; despiadadamente le es negado todo deseo, hasta el más puro, el más piadoso. Magallanes había dispuesto ser sepultado en la catedral de Sevilla, y su cadáver se pudre en playa extranjera. Quería que se dijeran treinta misas sobre su ataúd; en cambio, en torno a su cuerpo, desvergonzadamente mutilado, aulló en triunfo la horda de Silapulapu. Tres pobres debían ser vestidos y alimentados el día de su entierro, pero ni uno solo recibe zapatos, sayo gris y sustento. Nadie es convocado, ni el más humilde mendigo, para «rogar por la salvación de su alma». Los reales de plata que había destinado a la santa cruzada, las limosnas que había destinado a los cautivos, las fundaciones que había destinado a los conventos y a los hospitales de enfermos, no llegan a pagarse. Pues nada ni nadie está allí para cumplir su última voluntad, y aunque los camaradas hubiesen traído a casa su cadáver, no habría habido ni un maravedí disponible para comprarle un sudario.

Pero ¿no son al menos ricos los herederos de Magallanes? ¿No corresponde, según el contrato, una quinta parte de todas las ganancias a sus descendientes? ¿No es su viuda una de las mujeres más acaudaladas de Sevilla? ¿No serán sus hijos, sus nietos y bisnietos adelantados, gobernadores hereditarios de las islas recién descubiertas? No, nadie hereda de Magallanes, porque ya no vive nadie de su sangre para reclamar su herencia. En aquellos tres años han muerto tras él Beatriz, su esposa, y sus dos hijos menores de edad: se ha extinguido de un solo golpe todo el linaje de Magallanes. Ni hermano, ni sobrino, ningún pariente de sangre queda para portar su escudo de armas, ¡ninguno, ninguno, ninguno! En vano fue el desvelo del hidalgo, en vano el desvelo del esposo,

del padre, en vano el piadoso deseo del cristiano creyente. Solo Barbosa, su suegro, le sobrevive todavía, pero icómo debe de maldecir el día en que aquel oscuro huésped, aquel «holandés errante», entró en su casa! Tomó a su hija, y ella ha muerto; se llevó consigo en el viaje a su hijo, el único, y no lo trajo de vuelta. ¡Terrible atmósfera de desdicha en torno a este único hombre! A quien fue su amigo y su ayudante, lo arrastró consigo a su oscuro destino; quien confió en él, lo pagó caro. A todos los que estuvieron a su lado, a los que estuvieron de su parte, su hazaña les fue chupando vampíricamente la dicha y la vida: Faleiro, su antiguo socio, es encarcelado en cuanto pisa Portugal; Aranda, que le había allanado el camino, es sometido a una vergonzosa investigación y pierde todo el dinero que había arriesgado por Magallanes. A Enrique, a quien había prometido la libertad, se le vuelve a tratar de inmediato como esclavo; a Mesquita, su primo, se le encadena tres veces por haberle sido fiel; a Barbosa y a Serrão su propio sino fatal los arrastra a su propia muerte tres días después, y solo aquel que estuvo contra él, Sebastián del Cano, se lleva toda la gloria de los fieles, de los muertos, y toda la ganancia.

Y algo aún más trágico: incluso la hazaña, a la que Magallanes sacrificó todo esto y a sí mismo, también ella parece, en su sentido externo, haber sido en vano. Magallanes quiso ganar para España las islas de las Especias, y las gana con el precio de su vida, pero lo que él comenzó como empresa heroica termina como un mísero negocio de corredor: por trescientos cincuenta mil ducados, el emperador Carlos vende de nuevo las Molucas a Portugal. El camino hacia el oeste que Magallanes había encontrado apenas vuelve a recorrerse; el estrecho que él abrió no reporta ni dinero ni ganancia. También después de su muerte, la desgracia ha perseguido a cuantos confiaron en Magallanes; casi todas las flotas españolas que quieren repetir su audaz proeza marinera naufragan en el estrecho de Magallanes; pronto los navegantes lo evitan con temor, y los españoles prefieren arrastrar sus mercancías en largas caravanas a través del istmo de Panamá antes que aventurarse en los sombríos fiordos de la Patagonia. De tal modo llega finalmente a ser proscrito,

a causa de su peligrosidad, el estrecho de Magallanes cuyo descubrimiento saludó con júbilo el mundo entero, que aún dentro de esa misma generación cae en completo olvido y vuelve a convertirse, como antaño, en un mito. Treinta y ocho años después del paso de Magallanes se encuentra, expresado con toda claridad en el célebre poema de la «Araucana», que el estrecho de Magallanes ya no existe, que se ha vuelto inhallable e infranqueable, porque una montaña lo ha obstruido o una isla se ha interpuesto en su boca.

«Esta secreta senda descubierta
Quedó para nosotros escondida
Ora sea yerro de la altura cierta,
Ora que alguna isleta removida
Del tempestuoso mar y viento airado
Encallando en la boca la ha cerrado.»

Tan desatendido queda, tan legendario se vuelve, que el audaz pirata Francis Drake, medio siglo después, puede utilizarlo como escondite seguro, puede irrumpir desde él, como un gavián, sobre las desprevenidas colonias españolas de la costa occidental y saquear los barcos de plata; solo entonces vuelven a acordarse los españoles de su existencia y construyen apresuradamente una fortaleza para impedir el paso a otros filibusteros. Pero la desgracia persigue a todo el que sigue los pasos de Magallanes. La flota que Sarmiento conduce al estrecho por encargo del rey naufraga; la fortaleza que él erige parece miserablemente, y su nombre, porto hambre, el puerto del hambre, recuerda de manera espeluznante la muerte por inanición de sus colonos. Desde entonces, solo unos pocos balleneros, de vez en cuando algún velero audaz, recorren el estrecho con el que Magallanes soñó que llegaría a ser la gran vía comercial de Europa hacia Oriente. Y cuando, en un día de otoño de 1913, el presidente Wilson, en Washington, pulsa el botón eléctrico que abre las esclusas del canal de Panamá y une así para siempre los dos océanos, el Atlántico y el Pacífico, el estrecho de Magallanes se ha vuelto del todo superfluo. Definitivamente queda sellado su destino, y se reduce a un mero concepto histórico, a un mero

concepto geográfico. El largamente buscado «paso» no se ha convertido en la ruta de miles y miles de barcos, ni en el camino más corto y más rápido hacia la India; ni España se ha enriquecido ni Europa se ha fortalecido con su descubrimiento: de todas las zonas del mundo habitable, las costas entre la Patagonia y la Tierra del Fuego siguen contándose hoy todavía entre las más desoladas y pobres de la Tierra.

Pero la utilidad práctica nunca determina en la historia el valor moral de un logro. Solo enriquece de manera duradera a la humanidad aquel que acrecienta su conocimiento de sí misma y eleva su conciencia creadora. Mas en este sentido, la hazaña de Magallanes supera a todas las hazañas de su época, y una gloria particular, en medio de su gloria, significa para nosotros que él, a diferencia de la mayoría de los jefes, no ha sacrificado por su idea la vida de miles y cientos de miles, sino solo la propia. Inolvidable, por tan verdadero heroísmo de autosacrificio, quedará la magnífica aventura de estos cinco navíos diminutos, endebles y solitarios, que zarparon hacia la sagrada guerra de la humanidad contra lo desconocido; inolvidable él mismo, que fue el primero en atreverse a este pensamiento, el más audaz, de la circunnavegación del mundo, y que el último de sus barcos llevó a término. Pues con la medida del perímetro de nuestra Tierra, buscada en vano durante un milenio, gana la humanidad entera, por vez primera, una nueva medida de su propia fuerza; ante la magnitud del espacio del mundo así vencido, cobró ella conciencia, con renovado placer y renovado valor, de su propia grandeza. Un hombre da siempre lo más alto solo cuando da un ejemplo, y si alguna vez lo dio, esta hazaña casi olvidada de Magallanes ha demostrado para todos los tiempos que una idea, cuando la anima el genio, cuando la impulsa hacia delante, resuelta, la pasión, se revela más fuerte que todos los elementos de la naturaleza; que una y otra vez un solo hombre, con su vida pequeña y perecedera, es capaz de transformar en realidad y en verdad imperecedera lo que para cientos de generaciones no fue sino un mero sueño anhelante.

APÉNDICE

CRONOLOGÍA

Nace Magallanes (Fernão de Magalhães) — 1480

Servicio militar en la India — 1505-1512

Servicio militar en África — 1513

Audiencia ante el rey; es despedido del servicio portugués — 1515

Se nacionaliza castellano, llega a Sevilla; en adelante se le llama Hernando de Magallanes — 20 de octubre de 1517

Firma la Capitulación con el rey de España — 22 de marzo de 1518

Los cinco barcos de Magallanes zarpan de Sevilla hacia Sanlúcar — 10 de agosto de 1519

La flota zarpa de Sanlúcar de Barrameda hacia mar abierto — 20 de septiembre de 1519

Llega a Tenerife — 26 de septiembre de 1519

Deja Tenerife — 3 de octubre de 1519

Llega a Río de Janeiro — 13 de diciembre de 1519

Deja Río de Janeiro — 26 de diciembre de 1519

Llega al Río de la Plata — 10 de enero de 1520

Zarpa del Río de la Plata — 2 de febrero de 1520

Atraca para invernar en el puerto San Julián — 31 de marzo de 1520

Motín en el puerto San Julián — 2 de abril de 1520

Sentencia contra los amotinados, ejecución de Quesada — 7 de abril de 1520

Pérdida del primer barco, el «Santiago» — 22 de mayo de 1520

La flota zarpa del puerto San Julián — 24 de agosto de 1520

Zarpa del río Santa Cruz — 18 de octubre de 1520

Llega al «cabo de las Vírgenes», la entrada del estrecho de Magallanes — 21 de octubre de 1520

Entrada de toda la flota en el estrecho de Magallanes — 25 de octubre de 1520

Deserción del segundo barco, el «San Antonio» — 8 de noviembre de 1520

La flota sale del estrecho de Magallanes al océano Pacífico — 28 de noviembre de 1520

Pasa junto a la isla San Pablo — 24 de enero de 1521

Pasa junto a las islas de los Tiburones — 4 de febrero de 1521

Llega a las Islas de los Ladrones — 6 de marzo de 1521

Llega a la isla de Samar (Filipinas) — 16 de marzo de 1521

Llega a la isla de Massawa — 28 de marzo de 1521

Llega a Cebú — 7 de abril de 1521

Muerte de Magallanes en Mactán — 27 de abril de 1521

Muerte de Serrão y de Barbosa — 1 de mayo de 1521

Incendio del tercer barco, la «Concepción» — 4 de mayo de 1521

Llegada a Sevilla del barco desertor, el «San Antonio» — 6 de mayo de 1521

Llegada de la «Victoria» y de la «Trinidad» a las Molucas (Tidore) — 8 de noviembre de 1521

Avería del cuarto barco, la «Trinidad» — 18 de diciembre de 1521

El último barco, la «Victoria», emprende desde Tidore el viaje de regreso alrededor del mundo — 21 de diciembre de 1521

La «Victoria» deja Ombay — 25 de enero de 1522

Deja Timor — 13 de febrero de 1522

Dobla el cabo de Buena Esperanza — 18 de mayo de 1522

Llega a las islas de Cabo Verde — 9 de julio de 1522

Llega a Sanlúcar — 6 de septiembre de 1522

Echa de nuevo anclas en Sevilla, tres años menos doce días después de la partida — 8 de septiembre de 1522

COPIA DER NEWEN ZEYTUNG AUSS PRESILLG LANDT

Este pliego suelto, aparecido hacia 1507 en casa de Erhart Öglin en Augsburgo, y simultáneamente en una edición anónima, contiene la noticia errónea de un descubrimiento anterior del estrecho de Magallanes por una expedición portuguesa (hacia 1502/03). El comienzo del texto aquí reproducido sigue el ejemplar de la Biblioteca Estatal de Baviera en Múnich.

Ítem, sabed que el día doce del mes de octubre llegó aquí una nave procedente de la tierra del Presill, por falta de vituallas, la cual armaron o aviaron Nono y Christoffel de Haro y otros. Las naves son dos, con licencia del rey de Portugal, para describir o explorar la tierra del Presill, y han descrito la tierra a lo largo de seiscientas o setecientas millas, más de lo que antes se sabía. Y cuando llegaron ad Capo de bona sperantza, que es una punta o cabo que se adentra en el mar, a la altura del Nort Assril, y aún un grado más alto o más lejos. Y cuando llegaron a tal clima o comarca, a saber, a los cuarenta grados de altura, hallaron el Presill con un cabo, esto es, una punta o lugar que se adentra en el mar. Y bordearon o rodearon dicho cabo con vela, y hallaron que el mismo Calfo corría igual que yace Europa, con el lado ponente leuante, esto es, situado entre el oriente u Este, y el occidente u Oeste, pues vieron también la tierra por el otro lado, cuando hubieron rodeado el cabo unas sesenta millas, del mismo modo que cuando uno navega hacia Levante y pasa la skritta (!) de gibilterra, esto es, sigue adelante o

entra por ella, y ve la tierra de Barbaria. Y cuando hubieron rodeado el cabo, como se ha dicho, y navegado o hecho rumbo hacia nosotros, al noroeste, sobrevino entonces un temporal tan grande, y hubo asimismo tal viento, que no pudieron navegar ni avanzar más. Entonces hubieron de virar por Tramotana, esto es, el Norte, o la medianoche, de vuelta hacia el otro lado y Costa, esto es, tierra, del Presill. El Piloto, esto es, el marino o guía de la nave, que navegó en esta nave, es muy buen amigo mío. Es también el más famoso que tiene el rey de Portugal. Ha estado también varias veces en la India; éste me dice y

opina que desde dicho Cabo dye Presill, esto es, el comienzo de la tierra del Presill, no hay más de seiscientas millas hasta Malaqua. Opina también que en poco tiempo, mediante tal Viagio, esto es, camino o viaje, se podrá ir de Lisibona a Malaqua y volver de nuevo, lo cual será de gran ayuda al rey de Portugal en lo tocante a la especiería. Hallan también que la tierra del Presill se extiende dando la vuelta hasta Malaqua...

CAPITULACIÓN QUE SU MAJESTAD CONCLUYÓ CON MAGALLANES Y FALEIRO SOBRE EL DESCUBRIMIENTO DE LAS ISLAS DE LAS ESPECIAS

Reproducido del tomo IV de la «Colleccion de los viages y descubrimientos» de D. Martín Fernández de Navarrete, Madrid, 1837.

En los libros que yo, Francisco de los Cobos, tengo sobre las disposiciones de contratación con las Indias y los contratos de la especiería, se halla un contrato que Su Majestad mandó formalizar con Hernando de Magallanes y Ruy Faleiro. Su contenido literal es el siguiente: Vos, Ruy Faleiro y Hernando de Magallanes, caballeros de Portugal, Me habéis hecho saber que, con la ayuda de Dios, queréis emprender un viaje para hallar tierra desconocida y ponerla bajo Nuestro dominio, según se contiene más extensamente en el contrato, cuyo tenor es el siguiente: Por cuanto Vos, Ruy Faleiro y Hernando de Magallanes, caballeros de Portugal, queréis entrar a Mi servicio, os encomiendo que, en el territorio que se halla bajo Nuestra soberanía, busquéis en el océano islas, tierra firme, especiería y otras cosas de las que se Nos siga provecho y a Nuestro reino beneficio. Por ello, concierto con Vos el siguiente contrato:

Habéis de navegar el océano con buena ventura y salir a descubrir dentro de Nuestra demarcación. Y por cuanto no es justo que otros os salgan al paso, y por cuanto Vos tomáis sobre Vos los trabajos de

esta empresa, es Mi voluntad, y prometo, que durante los diez años siguientes no daré licencia a nadie para ir a descubrir por el mismo camino y en el mismo territorio que Vos. Si alguien quisiera emprender tal cosa y para ello pidiera Nuestra licencia, antes de concedérsela os lo haremos saber, para que podáis encargarnos de ello. Si pudierais llevarlo a cabo en el plazo que ellos propongan, podréis encargarnos del asunto, siempre que estéis bien pertrechados y dispongáis de tantos navíos de buena condición, con la misma tripulación que los demás que quisieran emprender el descubrimiento. Se entiende, empero, que si Nos enviáramos a otros a descubrir, o quisiéramos dar licencia para ello respecto de las islas y la tierra firme, podremos dar dicha licencia a otros, si quisieran salir a descubrir por el mar del Sur, que desde la isla de San Miguel en adelante está sin explorar. Asimismo, si el gobernador, o las personas que ahora o en el futuro residan allí por Nuestro mandato, u otros de Nuestros súbditos o vasallos, quisieran salir a descubrir por el mar del Sur y enviar navíos para descubrirlo, podrán hacerlo sin impedimento por lo antes dicho ni por ningún capítulo de este contrato. Mas si Vos quisierais salir a descubrir por alguna de estas regiones, podréis hacerlo, si no es en territorio no descubierto y desconocido.

Este viaje de descubrimiento habéis de llevarlo a cabo de forma que nada emprendáis dentro de la demarcación y los límites del rey de Portugal, Mi amado tío y hermano, ni en perjuicio suyo. Estimo la voluntad que os ha movido a emprender este viaje de descubrimiento para servirnos. Por los servicios que Nos prestáis, por el acrecentamiento del poder real, por los trabajos y peligros que tomáis sobre Vos, recibiréis en recompensa la veintena parte de las rentas y ganancias de todas las tierras e islas que descubráis, y además el título de gobernador de dichas tierras e islas, para Vos y vuestros hijos y herederos a perpetuidad. Asimismo recibiréis en recompensa que Os demos licencia y facultad para que, de aquí en adelante, cada año, con vuestros navíos, o con aquellos que os convinieren, podáis enviar hacia y desde estas tierras e islas el valor de 1000 ducados, invertidos del modo que mejor os parezca. Allí

podréis vender e invertir lo que quisierais, pagándonos como derecho una veintena parte, sin quedar obligados a satisfacer los demás derechos acostumbrados, ni siquiera los que de nuevo se establecieren. Esto entrará en vigor solo cuando hayáis regresado de este primer viaje, y no regirá mientras estéis aún de camino.

Para daros aún otra recompensa, es además Nuestra voluntad que, de las islas que descubráis, una vez elegidas 6 de ellas para Nos, podáis escoger 2 de las restantes, de cuyas rentas y ganancias, deducidos los gastos, habréis de recibir la quinta parte.

Es Nuestra merced y Nuestra voluntad que, reconociendo los gastos y trabajos que este viaje os ha ocasionado, os recompensemos con que del beneficio líquido que Nos reportéis tengáis una quinta parte, deducidos los gastos de la flota. Y para que podáis cumplir mejor lo antes dicho, y la empresa tenga la seguridad necesaria, digo que os prometo equiparos 5 navíos: 2 de 130 toneladas cada uno, 2 de 90 y 1 de 60 toneladas. Pertrechados con tripulación, vituallas y artillería para 2 años, y con 234 personas, con los capitanes, marineros y grumetes para el gobierno de la flota, y con la demás gente necesaria, conforme a la memoria. Ordenaremos de inmediato que Nuestros oficiales, que en Sevilla despachan en la Casa de Contratación para el comercio con las Indias, pongan esto sin dilación por obra.

Y por cuanto es Nuestra voluntad que se os guarde y cumpla lo que se acaba de decir, deseamos que, si alguno de Vos falleciere, todo lo antes mencionado recaiga sobre el que quedare con vida, como si ambos estuvieran vivos.

Y para que haya confianza, orden y la seguridad necesaria, hemos de nombrar y nombraremos un factor, un tesorero, un contador y un escribano para los dichos navíos, a fin de que lleven cuenta de todo.

Esto os prometo, y os doy Mi palabra real, de que os ampararé conforme a lo antes dicho, y así os doy esta firma de Mi nombre, en Valladolid, a 22 de marzo de 1518. — El Rey. — Por mandado del Rey: Francisco de Cobos.

Para que este contrato en todos sus puntos os sea guardado y cumplido, habéis pedido por merced que sea confirmado y aprobado, y, si fuera menester, renovado. Estimamos en cuánto ha de seros útil a Vos, y a Nuestro reino lo que descubráis, así como los servicios que, según espero, Nos prestaréis a Nos y a Nuestra corona real, vuestra pericia y los trabajos que os acarrearán el viaje y los descubrimientos. Y para que quede perpetua memoria de Vos y de vuestros servicios, y para que estos servicios sean recompensados y otros se animen igualmente a servirnos bien, por la presente confirmamos, aprobamos y damos por buenos este contrato y su contenido, de Nuestro libre albedrío, con pleno conocimiento de causa y con poder real absoluto, y ordenamos que os sea cumplido y guardado, y cumplido en todos sus puntos, ahora y para siempre, según su tenor. Por esta carta, o por un traslado de ella firmado por escribano público, mando al infante don Fernando, Nuestro muy amado hijo y hermano, a los infantes, prelados, duques, condes, marqueses, a la antigua nobleza, a los maestros de las Órdenes, comendadores y subcomendadores, a los alcaides de los castillos, a los miembros de Nuestro Consejo, a los oidores, alguaciles y a todas las justicias y oficiales de las ciudades y villas de Nuestro reino, así a los que ahora viven como a los que en adelante fueren, que guarden y cumplan debidamente este contrato arriba establecido, y no hagan cosa alguna contra él ni contra parte alguna del mismo, no obstante cualesquiera leyes y disposiciones que en contrario se dirigieren.

Y si deseáis Nuestra carta de merced referente a este Nuestro escrito y al dicho contrato, mandamos a Nuestros tesoreros y a sus lugartenientes que os la entreguen cuando la necesitéis y la pidáis. Esto encomendamos a Nuestro canciller, a los notarios y a los demás oficiales, para que la expidan, entreguen y confirmen sin ponerlos dificultad alguna, so pena de 10 000 Ms. para Mi cámara. Además, mando al hombre que os mostrare esta carta, o su traslado firmado por escribano público, que os emplace para que comparezcáis en Nuestra corte, dondequiera que Nos halláremos, dentro de los primeros 300 días, pues de lo contrario incurriría en dicha pena, y ha

de traernos prueba fehaciente de que os la mostró, para que sepamos cómo se cumplió Nuestro mandato.

En la ciudad de Valladolid, a 22 de marzo de 1518.

El Rey. Francisco de los Cobos

Esta disposición mandé sacar de los dichos libros, por mandado de los señores del Consejo Real, y certifico que fue trasladada íntegra y fielmente.

Valladolid, 24 de enero de 1523. Francisco de los Cobos

**INFORME SOBRE LOS GASTOS DE LA FLOTA DE
MAGALLANES. TRASLADADO DEL TOMO 4.^o DE
LA «COLLECCION DE LOS VIAGES Y
DESCUBRIMENTOS» DE D. MARTÍN FERNÁNDEZ
DE NAVARRETE, MADRID, 1837. «Ms.»
SIGNIFICA «MARAVEDÍS».**

Barcos y pertrechos

228 750 Ms. es el valor de la nave «Concepción», de 90 toneladas de porte, con los pertrechos y el batel.

300 000 Ms. es el valor de la nave «Victoria», que tiene unas 95 toneladas, con los pertrechos y el batel.

330 000 Ms. costó la nave llamada «San Antonio», que tiene el porte de 120 toneladas, con los pertrechos y el batel.

270 000 Ms. son el valor de la nave llamada «Trinidad», de 110 toneladas de porte, con los pertrechos y el batel.

187 500 Ms. costó la nave «Santiago», que tiene 75 toneladas, con los pertrechos y el batel.

24 188 Ms., a saber: el gasto de 20 438 Ms. por traer las naves de Cádiz y Sanlúcar a Sevilla, y los 3750 Ms. que gastó el factor Joan de Aranda cuando se trasladó de Sevilla a Cádiz para comprar las naves.

13 482 Ms. que se gastaron en jornales para botar las naves y vararlas.

104 244 Ms., el jornal de la obra de carpintería en las cinco naves.

129 539 Ms., el jornal por calafatear las naves.

6 790 Ms., el jornal de los carpinteros que aserraron las tablas para las citadas naves.

175 098 Ms. costó la madera para las vigas y las tablas, así como la madera menuda que se compró para reparaciones en las naves.

142 532½ Ms. se gastaron en los herrajes de las naves.

31 670 Ms. por la estopa que se compró para calafatear las naves.

72 267½ Ms. por pez, brea y aceite para engrasar y calafatear las naves.

53 852 Ms. por sebo para engrasar.

149 076 Ms. costaron 173 piezas de lona que se compraron de reserva para el viaje.

32 825 Ms. por hilo y agujas para coser las velas, y además por el jornal de quienes cosieron dichas velas.

37 437 Ms. costaron los mástiles y las vergas para las naves.

3 937 Ms. costó un batel pequeño para la nave «Trinidad».

15 475 Ms. costaron las bombas de las naves, las escarpas y los clavos.

6 563 Ms., los remos para las naves.

9 364 Ms. costaron sacos, varales y cuero para las bombas.

1 285½ Ms. por seis rollos de cuerda de nervio.

3 687½ Ms. por bramante grueso.

4 204 Ms. costaron 8 motones grandes para botar las naves.

34 672½ Ms. costó la motonería de la flota, así como la motonería consumida al aparejarla.

511 Ms. costaron 3 cucharones para la pez.

1 962 Ms. costaron 13 cargas de lastre.

807 Ms. costaron 32 varas de paño para hacer sacos de arena y otras cosas para las naves, con que lastrarlas.

438 335½ Ms. se pagaron en jornales y manutención de la tripulación de las naves mientras las aparejaban para proseguir el viaje.

42 042 Ms. costaron 13 anclas que se compraron para las naves.

1 008 Ms. costaron 8 sierras grandes y pequeñas para las naves.

1 762 Ms. costaron las barrenas grandes y pequeñas para la flota.

663 Ms. costaron 6 garfios para tirar de las naves cuando se botaban.

2 495 Ms. costaron 67 odres de piel para embrear y engrasar las naves, y como repuesto para el viaje.

4 277 Ms. costó la leña que se necesitó para calafatear las naves.

1 054½ Ms. se pagaron a los pilotos que llevaron las naves de Sanlúcar a Sevilla.

324 170½ Ms. costaron 221 quintales de cables, empalmes y estachas de boya, así como 1000 arrobas de cáñamo con que se hizo la jarcia necesaria para las naves. Van incluidos los 38 972 Ms. de la manufactura y los 14 066 Ms. que costaron las guindalezas, las estachas de boya y los cabos de atar.

25 029 Ms. costaron 80 banderas, que además se pintaron, y un estandarte real de tafetán.

49 584 Ms. costó el bergantín que se construyó.

84 144 Ms.; de ellos, Duarte Barbosa gastó 7500 Ms. cuando viajó de Sevilla a Bilbao. Antón Semeño desembolsó 3750 Ms. cuando llevó el dinero a Bilbao. Se pagaron 24 390 Ms. por el cargamento que vino de Bilbao. El resto, 48 504 Ms., se gastó en cosas diversas para las naves y en carretas.

Artillería, pólvora y cosas pertenecientes a ellas

160 135 Ms. costaron 58 piezas de campaña, 7 falconetes, 3 grandes bombardas, 3 «pasamuros». Todo esto vino de Bilbao a sumarse a la artillería que las naves ya tenían.

109 028 Ms.; de ellos, 104 200 Ms. por 50 quintales de pólvora y 4828 Ms. por el flete desde Fuentezrabia.

5 477 Ms. costaron 165 libras de pólvora que se compraron en Bilbao para adiestrar a la tripulación.

11 633 (sic!) Ms. costaron los dados y las pelotas de hierro y piedra para la artillería de la flota.

3 850 Ms. costaron los moldes para fabricar las pelotas de los falconetes, los «pasamuros» y las piezas de campaña.

39 890 Ms. costaron 221 arrobas y 7 libras de plomo, de las cuales 84 arrobas para calafatear y el resto para las balas de cañón.

3 276 Ms. se emplearon en limpiar la artillería.

8 790 Ms.; de ellos se gastaron 4290 Ms. en la manutención de los soldados, a quienes se daba diariamente una suma determinada. El resto, 4500 Ms., se les pagó como contribución para su sustento.

Ballestas, arcabuces de gancho, armaduras y otras armas

110 910 Ms. costaron 100 armaduras con brazales, hombreras y celadas, y 100 petos.

33 495 Ms. costaron 60 ballestas y 360 docenas de flechas de Bilbao.

10 500 Ms. costaron 50 arcabuces de bala de Vizcaya.

6 375 Ms. costaron un arnés y dos armaduras completas para el capitán.

6 800 Ms. costaron 200 rodela de Bilbao.

680 Ms. costaron 6 sables de Bilbao que tomó el capitán para sí.

44 185 Ms. costaron 95 docenas de lanzas, 10 docenas de dardos, 1000 lanzas, 200 picas, 6 chuzos y 6 astas de lanza de Bilbao.

2 499 Ms. costaron 120 ovillos de hilo y 7 palas para el grano.

3 553 Ms. se emplearon en poner en condiciones de uso las armas, además en cuero y 6 libras de esmeril para limpiarlas, en 3000 clavos y 200 hebillas de repuesto.

5 611 Ms. costaron 50 cuernos de pólvora para la artillería y 150 varas de mecha.

Víveres para la flota y los gastos hechos en ellos

372 510 Ms. se gastaron en bizcocho, a saber: 363 480 Ms. costaron 2138 quintales y 3 libras de bizcocho, el quintal a 170 Ms.; 6757 Ms. costó el bizcocho que compró la nave Santiago Bretona; 2655 Ms. se gastaron en el alquiler de los sacos y en la carga del bizcocho.

590 000 Ms. por vino de Jerez: 508 frascos al precio de 511 347 Ms.; 78 654 Ms. se gastaron en lo siguiente: 37 870 Ms. de flete, 18 428 Ms. de acarreo, 6324 Ms. recibió Gonzalo Díaz por los 93 días que anduvo comprándolo. 3320 Ms. por izar 420 toneles. 6115 Ms. costaron los corchos y las clavijas de encerado, además los correos que se emplearon entre Sevilla y Jerez con motivo de este vino.

4 790 Ms. gastó Juan Nicolás mientras compraba el vino; 1806 Ms., en cambio, la gente que lo custodió cuando se cargó y descargó en Jerez y Sevilla.

23 037 Ms. costaron 50 hanegas de habas, 90 hanegas de garbanzos y 2 hanegas de lentejas.

58 425 Ms. costaron 47 quintales y 5 arrobas de aceite de comer que se compró para la flota.

62 879 Ms. costaron 200 barrilitos de anchoas y 166 docenas de pescado seco y esturión, además 9 docenas de dentones y 63 docenas de «Corundillos». Además, 17 quintales y 23 libras de pescado seco.

43 908 Ms. costaron 57 quintales y 12 libras de carne salada, que se compró a diferentes precios.

17 735 Ms. De ellos, 7 vacas que se compraron en Sanlúcar costaron 14 000 Ms., y 3 cerdos, 1180 Ms.; 2560 Ms. se gastaron en Sanlúcar en carne.

26 434 Ms. costaron 984 piezas de queso que pesaron 112 quintales y 6 libras, y que se compraron a diferentes precios.

393 623 Ms. se gastaron, a saber: 230 017 Ms. por 417 pipas, 253 botas y 45 toneles, a diferentes precios.

Efectos de repuesto y otras cosas para la flota

15 451 Ms. costaron 21 quintales y 9 libras de azúcar, que se compró a 720 Ms. el quintal.

3 655 Ms. costaron 200 quintales de vinagre, que se trajo de Mogner y que, puesto ya en el almacén de pertrechos de las naves, alcanzó ese precio.

2 198 Ms. costaron 250 ristras de ajos y 100 manojos de cebollas.

5 997 Ms. costaron 18 quintales de pasas.

1 130 Ms. costaron 16 cuarterolas de higos.

2 922 Ms. costaron 12 hanegas de almendras con cáscara, con el flete.

8 980 Ms. costaron 54 quintales y 2 libras de miel, con los gastos del flete.

750 Ms. costaron 2 quintales de pasas de Corinto.

1 554 Ms. costaron 3 vasijas de alcaparras.

1 768 Ms. costó la sal.

1 575 Ms. costaron 3 quintales y 22 libras de arroz.

380 Ms. costó 1 hanega de mostaza.

5 779 Ms. costó el dulce de membrillo para la flota.

13 027 Ms. costaron las medicinas, ungüentos, aceites diversos y el agua destilada para la flota.

5 927 Ms. costaron 5 pipas de harina, de las que cada nave de la flota tuvo la suya.

Utensilios de cobre y otras menudencias para la flota

21 515 Ms. costó el ajuar de cobre de la flota, a saber: 6165 Ms. por 5 grandes ollas de cobre que pesaron 280 libras; 3700 Ms. por 5 calderas de cobre que pesaron 132 libras; 7695 Ms. por 2 hornos de cobre con un peso de 171 libras; 1215 Ms. costó una caldera de cobre con un peso de 27 libras.

2 200 Ms. costó una caldera grande para cocer la pez, con un peso de 55 libras. 540 Ms. recibió el calderero Cabrera por un fondo que puso a una caldera, y además 11 libras de cobre.

884 Ms. costaron 10 cuchillos grandes para las naves.

516 Ms. costaron 42 medidas de madera para las raciones que se repartían de vino y agua.

3 440 Ms. costaron 8 quintales de velas y los 42 quintales de velas que se hicieron con el sebo que se había comprado para las naves. Además, 20 libras de borra de lana que llevaron consigo para hacer velas en caso de necesidad.

1 430 Ms. costaron 89 faroles que recibieron las naves.

495 Ms. costaron 9½ libras de velas de cera labradas, que se adquirieron para la bendición de las naves.

8 860 Ms. costaron 40 carretadas de leña que se compraron para la flota.

1 280 Ms. por 40 varas de cañamazo, de las que cada nave recibió 8 varas para manteles.

476 Ms. costaron 14 fuentes.

158 Ms. costó una cadena para la caldera.

256 Ms. costaron 12 fuelles con sus caños de hierro.

1 530 Ms. costaron 22½ libras de cera que recibieron las naves para encerar los hilos al coser las velas, y los ballesteros.

768 Ms. costaron 12 cuchillos grandes para las despensas de las naves.

204 Ms. costaron 5 cucharones grandes de hierro.

5 834 Ms. costaron 100 fuentes, 200 escudillas, 100 trinchantes, 66 fuentes de madera, todo lo cual vino de Bilbao.

240 Ms. costaron 20 faroles de bitácora.

330 Ms. costaron 12 embudos, 6 grandes y 6 pequeños.

125 Ms. costaron 5 martillos.

995 Ms. costaron 18 fuentes, aparte de las 14 que figuran en esta cuenta y cuestan lo mismo.

653 Ms. costó un mortero con su mano para las medicinas.

3 622 Ms. costaron 35 candados que recibieron los despenseros de las naves.

2 891 Ms. costaron los grillos, las esposas y las cadenas de hierro para la flota.

200 Ms. costaron 8 piezas de hierro de herraje.

240 Ms. costaron 20 libras de acero para reforzar los picos y las demás herramientas.

297 Ms. por un quintal de piezas de hierro contrastadas, para pesar otros pesos u objetos en las tierras que se descubrieran.

2 400 Ms. costaron 50 azadones y layas de viña.

1 600 Ms. costaron 20 barras de hierro y palancas para las naves.

2 531 Ms. costaron 56 barras y martillos de hierro y 2 grandes mazos de hierro.

1 200 Ms. costaron 2 faroles de hierro.

360 Ms. costaron 8 pares de tenazas que recibieron los despenseros.

1 224 Ms. costaron 12 barrenas, 6 leznas, 5 bicheros que eran de Bilbao.

24 938 Ms. costaron 19 quintales y 120 libras de hierro en piezas pequeñas, que recibieron los despenseros.

10 639 Ms. costaron las esteras y las cestas para la flota, a saber: 9290 Ms. costaron 128 esteras para las «pajoles»; 1340 Ms. costaron 87 cestas para las naves, para llevar el bizcocho, y 22 cestas de higos para las armas.

30 253 Ms. costaron los aparejos de pesca, distribuidos de la siguiente manera: 8500 Ms. costaron 2 redes de arrastre, 125 costaron 6 anzuelos.

425 Ms. costaron los corchos para las redes de arrastre.

8 663 Ms. costaron lino y cordeles para pescar.

8 715 Ms. costaron arpones y fisgas de Vizcaya, 3826 Ms. costaron 10 500 anzuelos.

Relación de muchas cosas necesarias para la flota

9 147 Ms., a saber: 3000 Ms. por una fragua que se compró con su equipo, y 6147 Ms. por unos grandes fuelles, yunques y toberas que vinieron de Vizcaya.

1 211 Ms. costaron 15 libros en blanco; en 5 debían asentarse los gastos de la flota, y los 10 restantes se dieron a los oficiales (funcionarios) para que llevaran cuenta.

2 635 Ms. recibieron los estibadores que cargaron las naves.

2 125 Ms. costaron 2 piedras de amolar y una piedra de afilar para los dos barberos que iban con la flota.

2 895 Ms. costaron cinco tambores y 20 panderetas para entretenimiento de la tripulación de la flota.

16 513 Ms. costaron los ornamentos de iglesia con todo lo necesario para que los sacerdotes de la flota pudieran decir misa.

5 735 Ms. recibieron los pilotos: 3700, los que llevaron la flota de Sevilla a Sanlúcar, y 1985, los que sacaron las naves del puerto de Sanlúcar.

11 250 Ms. recibió Rodrigo de Garay por sus servicios a la flota, desde que se armó hasta que zarpó de Sevilla.

7 500 Ms. recibió Juan de la Cueva por sus servicios durante ese tiempo.

12 014 Ms. se pagaron por azogue y bermellón, cordeles de junco, cuero curtido y cobre.

5 625 Ms. recibió el hombre que vino de Portugal y fue enviado a la corte, para el camino.

45 000 Ms. se pagaron a los correos de la corte real y a Juan de Cartagena.

6 750 Ms. se dieron a la carabela y para la manutención del hombre que llevó cartas a las islas Canarias.

15 000 Ms. recibió Luis de Mendoza, el tesorero de la flota, en 40 ducados, para las cosas que hubo que comprar en las islas Canarias.

Las mercaderías que llevaba la flota, y los sueldos que se pagaron a la tripulación de la flota

1 154 504 Ms. se pagaron como sueldo a 237 personas de la flota, por adelantado, para 4 meses.

1 679 769 Ms. fue el valor de las mercaderías que la flota llevaba para el trueque, y de las prendas de seda y de paño y otras cosas que se pensaba regalar.

Cartas de marear, cuadrantes, teodolitos, agujas de marear y relojes para la flota

68 182 Ms. se gastaron en cartas de marear y cuadrantes, a saber:

1 125 Ms. recibió Nuño García para comprar pergamino para las cartas.

900 Ms. por una docena de pieles de pergamino.

864 Ms. por otra docena.

13 125 Ms. por 7 cartas de marear.

11 250 Ms. por 11 cartas de marear.

13 500 Ms. por 6 cartas de marear.

1 121 Ms. por 6 cuadrantes de madera.

750 Ms. por 1 teodolito de madera.

4 500 Ms. pagó Magallanes por un plano esférico.

4 500 Ms. se pagaron a Magallanes por 6 teodolitos de metal.

4 080 Ms. se le pagaron por 15 agujas de marear.

1 875 Ms. se le pagaron por 15 cuadrantes de madera y bronce.

476 Ms. por unas brújulas doradas con sus cajas, que él envió con la carta a S. Majestad.

340 Ms. por una caja de cuero para el plano esférico.

612 Ms. por 12 relojes de arena.

750 Ms. por 2 agujas de marear.

600 Ms. por 6 brújulas.

750 Ms. se pagaron a Nuño García por dos agujas de marear.

136 Ms. se pagaron por la reparación de una aguja de marear estropeada.

884 Ms. costaron 4 cajas grandes para cuatro brújulas.

6 094 Ms. por 16 agujas de marear y 6 relojes que Bernaldino del Castillo envió desde Cádiz.

Suma de los gastos de la flota

3 912 241 Ms. costaron las 5 naves de la flota con los pertrechos y la artillería, la pólvora, las armaduras y las lanzas.

415 060 Ms. se pagaron por el cobre, los aparejos de pesca, el sueldo de los correos; además por las cartas de marear, los cuadrantes, los teodolitos, las brújulas, los relojes y otras cosas.

1 589 551 Ms. costaron el bizcocho, el vino, el aceite, el pescado, la carne, el queso y las legumbres; además los toneles y las botellas para el vino y el agua.

1 154 504 Ms. se pagaron de sueldo durante 4 meses a 237 personas, incluidos los capitanes y los oficiales.

1 679 769 Ms. costaron las mercaderías para el trueque y las prendas de seda y de paño y otras cosas destinadas a regalos.

Así resultan como gastos de la flota 8 751 125 Ms. De ellos hay que deducir:

416 790 Ms. por las cosas que sobraron de la flota y quedaron guardadas en Sevilla.

8 334 335 Ms. quedaron como gastos.

6 454 209 Ms. puso S. Majestad a disposición.

1 880 126 Ms. puso Cristóbal de Haro a disposición.

Mientras este libro se imprimía, empezó a aparecer en Lisboa, en lengua portuguesa, la obra documental sobre Magallanes que desde hacía años se venía preparando. Solo pude consultar las primeras entregas, pero doy las gracias al respetado autor, el vizconde de Lagõa, por las informaciones que amablemente me proporcionó en persona. Asimismo, estoy en deuda con el vizconde de Carnaxide, en Buenos Aires, por valiosas sugerencias. Prestaron ayuda activa el doctor Leo Bagrow en la selección de las imágenes y la doctora Christine Rohr en la traducción de los documentos que figuran en el apéndice, y no en último lugar debo dar las gracias al catedrático doctor Eugen Oberhummer, de Viena, el más autorizado especialista

en la época de los descubrimientos, quien, antes de la impresión definitiva, tuvo ocasión de examinar mi trabajo.

[1938] St. Z.

¡GRACIAS POR LEER ESTE LIBRO DE
WWW.ELEJANDRIA.COM!

DESCUBRE NUESTRA COLECCIÓN DE LIBROS GRATIS DE
DOMINIO PÚBLICO EN CASTELLANO EN NUESTRA WEB