MAGALLANES Y ELCANO:

travesía al fin del mundo

HISTORIA incógnita

MAGALLANES Y ELCANO:

travesía al fin del mundo

Gabriel Sánchez Sorondo

nowtilus saber

Colección: Historia Incógnita
www.nowtilus.com

Título: Magallanes y Elcano: travesía al fin del mundo
Autor: © Gabriel Sánchez Sorondo
© 2006 Ediciones Nowtilus, S.L.
Doña Juana I de Castilla 44, 3º C, 28027 Madrid

Editor: Santos Rodríguez
Responsable editorial: Teresa Escarpenter
Coordinador editorial: José Luis Torres Vitolas
Producción editorial: Contenidos Editoriales S.R.L.

Diseño de cubierta: Florencia Gutman
Diseño de interiores y maquetación: Patricia Baggio

Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra está protegido por la Ley, que establece pena de prisión y/o multas, además de las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios, para quienes reprodujeren, plagiaren, distribuyeren o comunicaren públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, o su transformación, interpretación o ejecución artística fijada en cualquier tipo de soporte o comunicada a través de cualquier medio, sin la preceptiva autorización.

ISBN: 9788497636254
Fecha de edición: Septiembre 2006

A Lucía Gálvez, por su generosa colaboración, en materia de fuentes bibliográficas; cartografía imprescindible para navegar este volumen.

A mis editores, Jorge Zicolillo y Julio Acosta, por la paciencia y también por la orientación que me prestaron en esos vendavales propios de toda escritura.

Índice

Introducción 11
Capítulo I: Don Hernando..... 15
Capítulo II: Entre el silencio y la corrupción 55
Capítulo III: Los capitanes y la caja de Pandora 73
Capítulo IV: Las costas del Brasil..... 91
Capítulo V: Insubordinados..... 109
Capítulo VI: Los caminos abiertos 129
Capítulo VII: Dolor Pacífico..... 147
Capítulo VIII: El testamento de Magallanes y la gloria de Elcano 165
Capítulo IX: Mares, naves y puertos: los caminos de la epopeya..... 177
Capítulo X: Retrato de un mundo nuevo 195
Capítulo XI: La última Victoria de Magallanes y Elcano 217
Conclusiones 227
Cronología..... 229
Bibliografía 231
Webgrafía 236
Archivo documental..... 237

Introducción
Una revolución cartográfica

"Uno y muchos hombres" en muchas formas, en muchos tiempos; Hernando de Magallanes, proyecta la imagen histórica que evoca el Proteo de Borges. Es un ser que se reconstruye a si mismo, reformula la dimensión del globo terrestre y reconvierte al mundo. Desde la primera crónica de su viaje hasta las últimas páginas publicadas acerca de este navegante portugués descubriremos que Magallanes muta y redefine sin solución de continuidad su esencia y su contexto.

He aquí el hombre que cambia de bandera, de rumbo, de nave, y sin embargo mantiene firme el timón de su místico deseo; atravesar al nuevo continente por un paso marítimo escondido y recorrer la espalda de la tierra para volver a Europa. Ese es el objetivo, aunque la excusa sea llegar, por una mejor ruta, al Archipiélago Maluco, edén de la especiería, joya comercial de su época.

La gesta de Magallanes y Elcano, tan dramática y accidentada, se inscribe, sin embargo, en los cánones de su época. La comprobación de rutas oceánicas nuevas solía tener un precio inevitable, parte del cual se pagaba en vidas humanas. Toda travesía, toda búsqueda de tierras, todo intento fundacional que se llevara a cabo en condiciones tan precarias (a la luz de la tecnología actual) implicaba la posibilidad del error. A comienzos del siglo XVI los mapas eran, todavía, una expresión de deseo más que un plano orientativo. Así pues, la cartografía resultaba, en consecuencia, limitada y por lo tanto, muchas veces confusa. Y ratificarla o rectificarla podía insumir el fracaso de varias misiones náuticas.

Las posibilidades de explotación que arrojaban las rutas marítimas cortas, seguras, eran claras. Las apuestas de mayor envergadura resultaban, a su vez, más riesgosas. De todas las empresas en este sentido, la de Magallanes fue, a la luz de los hechos, la de mayor extensión en tiempo y en espacio. Y así también, para muchos, la más conmovedora.

Lo esencial no sólo es invisible a los ojos, sino también a la geometría racional, siempre equívoca: Colón no llegó a la India y Magallanes no llegó vivo a las Malucas. Sin embargo, en su trayecto "descubrió" algo que le era desconocido: la inconmensurable extensión del océano Pacífico. Y la impredecible prolongación de tierra que escondía América. Aquello era el sur. El verdadero sur que empezaba a insinuarse como colosal raíz de la América completa.

Semejante verdad geográfica fue parida con dolor. Con hambre. Con incertidumbre. Apenas unos pocos sobrevivieron para dar testimonio de una América ciclópea. De un mar casi infinito.

Si en la oscuridad de las contradicciones medievales que asolaban el mundo de Magallanes y Elcano habitaban dragones y abismos, estos fueron derrotados. Pero para derrotar y "desenmascarar" a los fantasmas poniendo en su lugar una realidad física, tangible, irrefutable, hubo que ofrendarles a otros elementos (el mar, los vientos, las distancias) cuatro de las cinco naves que integraban aquella flota partida de Sanlúcar de Barrameda, Sevilla, en 1519.

La codicia, el deseo de éxito personal, la fascinación por gobernar –sobre pequeñas comunidades o sobre Pueblos enteros– la política, la vocación nominativa del hombre que quiere "bautizar" todo lo que sea posible: estos fueron algunos móviles de la Conquista y en ese marco, lo fueron también de la travesía que descubrió el Estrecho. Pero la reverberación de estos hechos, tiene que ver con un hombre en particular, con una personalidad puntual, con un espíritu de condición irrepetible.

Ahondar en la naturaleza esencial de Magallanes y Elcano, en aquellas misteriosas figuras psicológicas, en coordinación con el viaje que realizan y con el mundo social, geográfico, climático, cultural desde el que se lanzan a la aventura, fue el desafío de estas páginas.

Se trata aquí de concebir a Magallanes como embrión de una transformación universal y a Sebastián de Elcano como continuador genético de la misma. Porque de no haber un Elcano, Magallanes no hubiese tenido voz histórica. Podría decirse pues que, sin un Elcano, Magallanes carecería de consistencia real, como todo aquello que no deja testigos ni huellas.

Por último, y antes de abordar el primer capítulo, cabe advertir que las páginas siguientes no pretenden una reformulación de los hechos, sino un repaso sobre los matices humanos de la gesta; sobre aquellos acentos no oficiales que quizás quedaron en el tintero de la historia oficial. Podría juzgarse que el móvil de este libro fue sólo un entusiasmo intuitivo y literario. Eso es también probable.

En cualquier caso, el conjunto de esta obra; las reflexiones, la bibliografía consultada, las investigaciones, los gráficos, dirán lo suyo, y el lector sacará conclusiones propias. En lo personal, me siento satisfecho y agradecido por la oportunidad editorial que aquí se plasma, y soy consciente de haberme comprometido a la altura de las circunstancias. Aunque, claro, como todo autor sabe, un libro nunca se termina de corregir hasta que nos lo sacan de las manos. Y así debe ser, pues si no, no se publicarían libros.

Gabriel Sánchez Sorondo

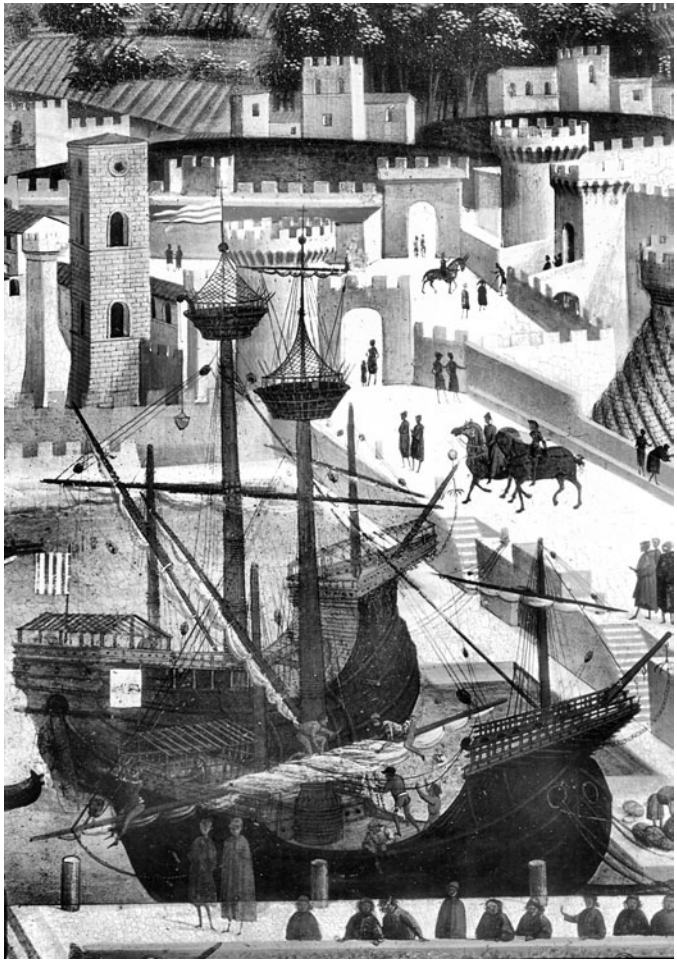
Capítulo I
Don Hernando

Le dimos el nombre de estrecho de los Patagones. Cada media legua se encuentra un puerto seguro con agua excelente, madera de cedro, sardinas y abundantísimos mariscos. Había también yerbas, algunas amargas pero todas comestibles, sobre todo una especie de apio dulce que crece junto a las fuentes... no hay en el mundo mejor estrecho que este...
(Extracto de *Relazione del primo viaggio intorno al mondo* de Antonio Pigafetta. Año 1519)

La expansión ultramarina: ¿hay acaso un tramo más fascinante en la historia de Europa? ¿Hay aventura más extraordinaria que aquellas expediciones donde se descubrían los probables paraísos terrenales, las rutas revolucionarias del comercio, nuevas formas humanas, ritos, creencias, alimentos, texturas, animales? No hubo desde entonces descubrimientos terrestres que causaran tanta sorpresa, tanta codicia, tanto desconcierto, tanta obnubilación. La gran aventura de Magallanes es paradigmática del precio que habían de pagar muchos aventureros embarcados en tan ambiciosas empresas.

Pero antes de abocarnos a la expedición misma, antes incluso de presentar a sus personajes, y ahondar en causas y consecuencias de esta gesta cuasi sobrenatural donde un puñado de hombres sobrevivieron milagrosamente al hambre, entre otras muchas adversidades, es menester repasar el contexto histórico.

Empecemos por establecer el hecho de que, a fines del siglo XV y en el XVI, las misiones que empezaban con Colón y seguirían con el resto de los adelantados, transformaron completamente la imagen del mundo conocido, dieron lugar a la colonización y evangelización de nuevos espacios, a la mutación del tráfico marítimo en un comercio mundial, y, con todo ello, a un profundo cambio de la vida del Viejo Mundo. En este proceso, España y Portugal tuvieron un papel de protagonistas y señalaron el camino a otras naciones.



Los puertos medievales modificaron la vida de Europa y fueron la bisagra fundamental entre el feudalismo y el capitalismo. Pintura de la época.

Este brillante capítulo se realizó en forma vertiginosa, rápida. Desde el descubrimiento de América por parte del Almirante Genovés en su primer viaje (1492) hasta la llegada del portugués Vasco da Gama a la India (1497-1498) y la circunnavegación del mundo por Magallanes-Elcano en 1519-1522, transcurren apenas tres décadas. En este corto espacio, los europeos adquirieron una idea prácticamente completa del mundo, superando truncas ideas del universo que habían abrigado por siglos. Este hecho es clara muestra del nivel técnico y humano a que había llegado la civilización europea occidental. Ahora bien, la preparación de estos colosales emprendimientos se había producido anteriormente a través de una innumerable sucesión de pequeños hallazgos que han pasado inadvertidos por la gran Historia.

La demanda imperial de productos preciosos, como el oro y las especias, fue sin duda móvil esencial de los descubrimientos geográficos. Se insiste, sin embargo, demasiado a menudo en estos móviles económicos, olvidando que los portugueses –que habían terminado su Reconquista– y los españoles –que habían llegado en ella a un punto muerto– estaban impelidos, por su misma posición geográfica, a buscar una expansión en la vecina costa africana y sus archipiélagos.

Como añadidura a lo anterior, la exaltación religiosa era otro nutriente de portugueses y españoles; luchar contra los moros africanos, equivalía a consolidar la Reconquista y, con ella, a fortalecer la expansión del cristianismo. A su vez, aunque pudiera argüirse que la supremacía marítima y colonial de España y Portugal en el siglo XVI fue, en una gran parte, un accidente histórico, ambos países presentaban una larga tradición en las peripecias expedicionarias que los capacitaba para ello.

Los descubrimientos que se desplegaron en estos tres decenios clave, constituyeron el pináculo de esfuerzos emprendidos mucho tiempo atrás, y una razonable recompensa de la experiencia adquirida. Durante siglos se había ido a buscar al norte de África el oro procedente del interior del Continente, a través del Sahara, así como un sucedáneo de la pimienta, la malagueta o "granos del paraíso". Por entonces, eran los puertos del Mediterráneo oriental los que suministraban a los italianos las drogas y especias de Extremo Oriente conseguidas por intermedio de mercaderes musulmanes.

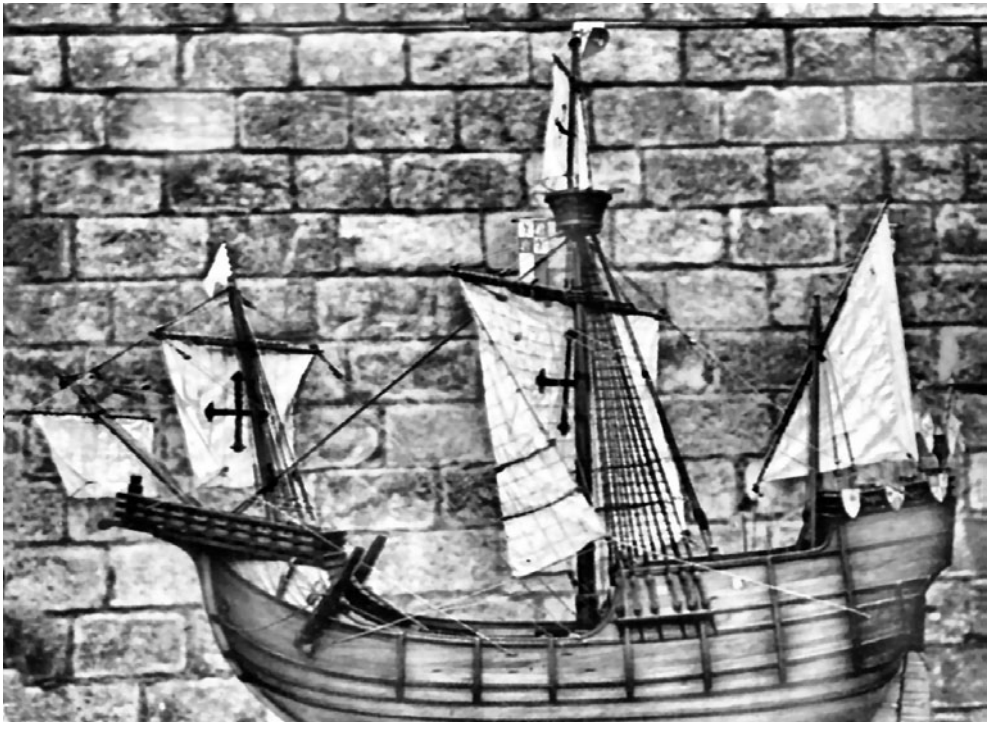
El deseo de alcanzar las fuentes de estas mercancías preciosas había llevado a algunos comerciantes intrépidos a cruzar el Sahara hacia el interior de África y a acometer arduas travesías por tierra, hacia China.

A fines del siglo XIV comienza a madurar la idea de que las fuentes suministradoras de aquellos ricos productos no podían alcanzarse sino por mar. Los costes del transporte por tierra y la inseguridad de los caminos, debida tanto a la inestabilidad política como al peligro de saqueos y secuestros, habían sido probados mediante expediciones como la de Marco Polo, cuyo colorido literario y anecdótico era alto, pero su practicidad comercial no alcanzaba el nivel deseado de un incipiente mercantilismo.

A partir del segundo decenio del XV, que es cuando empiezan las expediciones portuguesas, existían ya casi todas las condiciones técnicas necesarias para la navegación con mayúsculas. En materia tecnológica, se había mejorado notablemente el diseño de los navíos, que hacia 1420-1440 presentaban sobrada capacidad como para navegar a bolina y afrontar travesías ultramarinas. La carabela, modelo portugués, de alto bordo, ancho y con aguda proa para hendir las aguas, podía alcanzar con viento de popa velocidades importantes (10 millas/hora). Poco más tarde aparece el galeón: una suerte de "gran carabela" a la cual los españoles rendirían un verdadero culto.

En cuanto al aspecto científico, los avances también eran fabulosos. Instrumentos de navegación como astrolabios y nocturlabios, que permitían medir el ángulo de la Polar (el hemisferio austral, la Cruz del Sur) con el horizonte, se mejoraron excepcionalmente.

Sin embargo, evaluar la altura del astro sobre el horizonte no bastaba para conocer la latitud: era necesario, además, conocer la declinación, ya que el sol varía en su posición cada día del año. Para ello se emplearían tablas astronómicas. Algunas de aquellas primeras "tablas" fueron las elaboradas por un judío de Salamanca, Abraham Zacuto, cosmógrafo de la corte de Lisboa, en 1473. La "Junta de Matemáticos", reunida por Juan II, resumió todos los estudios realizados en un libro, bajo el titulo *Regimento do astrolabio e do cuadrante*. Este volumen podría señalarse como el "primer manual de navegación y almanaque náutico de Europa". Ese preciado compendio configurará la síntesis de la ciencia náutica más adelantada por entonces. Sus páginas comprendían todos los conocimientos que habían de permitir, por ejemplo, a Vasco da Gama, llegar a la India. Y no sólo llegar, sino también (lo cual no era menor) acceder a la ruta del regreso. Esa tradición portuguesa de cartas y herramientas (materiales e intelectuales) era la que llevaba el propio Magallanes en su sangre lusitana, y la que le permitiría, en consecuencia, pergeñar su sueño aventurero.



Mas rápidas y estables, las carabelas portuguesas, de alto y ancho bordo, y con aguda proa para hendir las aguas, les permitieron a los españoles moverse por el océano con seguridad.

En el siglo XV los marinos de las costas atlánticas de Portugal y España habían aprendido a combinar la tradición mediterránea –basada en el empleo de la brújula, derroteros detallados, tablas de diferencias– con el procedimiento nórdico del constante sondeo de las aguas próximas a la costa. La navegación por alta mar no les inspiraba especiales temores, cuando conocían la derrota que habían de seguir para llegar a su destino y tenían una idea aproximada de la duración de la travesía. El problema surgió ante la necesidad de orientarse a través de océanos desconocidos, lo que exigía ya otra clase de conocimientos y de prácticas. Antes de mediar el siglo XV, los portugueses, con la experiencia adquirida en las exploraciones del África occidental, dieron el paso decisivo que les llevó a la navegación de altura, "a la estima".

Las matemáticas, la astronomía y los instrumentos de precisión conseguidos, eran una aportación preciosa para el progreso del arte de navegar, pero era necesario superar dificultades que no se advirtieron por el estudio deliberado ni por razonamientos, como la imagen y la idea que se tenía de las dimensiones terrestres. Hacia 1480, los geógrafos se habían centrado en la Geografía de Ptolomeo y sus mapas habían sido elaborados sobre este texto clásico. El mapamundi de Ptolomeo reproducía el mundo que habían conocido los romanos cultos del siglo II. Un mapa que gracias a los contactos de los griegos con la India, y a suposiciones basadas en rumores y en expediciones comerciales aisladas, daba una imagen más o menos exacta de Europa, de la costa norte de África y de Arabia, pero adjudicaba una enorme extensión al Indico. Este aparecía como un mar interior, que en su parte meridional bañaba la vasta masa, completamente imaginaria, de la "Tierra Incógnita" (Australasia), y por el norte llegaba a ser paralelo al trópico de Capricornio, donde se confundía con África. De acuerdo con este mapa, se podía navegar desde África oriental hasta la India (término en el que se comprendía la India Orientada, la península malaya y China), pero no a través del Atlántico.

Cuando el Humanismo pone de moda a Ptolomeo, desde mediados del XV, sus ideas geográficas beneficiarían a la ciencia náutica sólo de un modo indirecto; en efecto, afianzan la idea de esfericidad de la Tierra, mientras que sus errores del cálculo de la circunferencia terrestre –que creían mucho más pequeña de la realidad–, animarían a Colón en su empresa.

Los mapas que se hicieron en años posteriores, revelan el conflicto que se debatía en la mente de los cartógrafos entre las ideas geográficas de Ptolomeo y los nuevos conocimientos adquiridos en sucesivas exploraciones. Los principales puntos que se discutían eran el tamaño total de la Tierra, la forma y dimensiones de África, así como la superficie que esta ocupaba en el globo, y la extensión de la vasta "Tierra Incógnita".

En 1487, Juan II envió dos expediciones, una por tierra y otra por mar, en busca del camino de la India. Bartolomé Díaz fue el encargado de la expedición marítima, que zarpó en el verano de ese año. Apartándose ampliamente de la costa y, arrastrado por un temporal, traspasó la bahía de Santa Elena, sin avistar el Cabo de Buena Esperanza, y en enero de 1488 alcanzó las costas de Natal, en África del Sur.

Cuando la Corte de Lisboa, reinando ya Manuel el Afortunado, se convenció de que las tierras descubiertas por los españoles no eran los populo-

sos y riquísimos países… del Oriente decidieron adelantarse a ellos. La expedición, que había sido cuidadosamente preparada y dotada, estaba formada por cuatro naves y 150 hombres. Al mando de Vasco da Gama, tan buen diplomático como marino y capitán, partió en julio de 1497. Gama siguió a lo largo de la costa, para beneficiarse de las corrientes y de los vientos del Atlántico meridional, tocó Santa Elena, dobló el Cabo y remontó la costa oriental africana hasta Zanzíbar. De allí, gracias a los informes recogidos, y a la ayuda de un experto navegante asiático que le acompañó, alcanzó Calicut el 20 de mayo de 1498. A pesar de la manifiesta hostilidad de los comerciantes árabes, que se dieron cuenta del peligro que para sus negocios representaba la presen-



Vasco da Gama. Su destreza para navegar y su sensibilidad política, lo convirtieron en el marino más influyente de la corona española.

cia de los portugueses, Vasco de Gama, actuando con gran diplomacia, logró establecer relaciones con el rajá de Cananor. En agosto de 1499, con dos naves y 80 hombres solamente, pudo regresar a Lisboa –después de un accidentado viaje de dos años– con un cargamento de pimienta y canela.

Don Hernando

Fernão de Magalhães nació en la primavera de 1480, en el seno de una noble familia portuguesa. El lugar exacto, según ciertos biógrafos, sería al norte de su país, en la provincia de Traz os Montes, o acaso en Sabrosa. Magallanes, en su testamento, asegura que es nacido en Oporto –cuna del Príncipe Enrique de Portugal– precursor de la navegación en su patria; cuna, siglos más tarde, del primer poeta romántico portugués: João Baptista de Almeida Garrett, enfático y visceral defensor de la causa nacional portuguesa.

Si bien Pedro Ruy de Magalhães, alcalde de Sabrosa, y Alda de Mezquita –padres de Fernão– eran nobles, tenían problemas económicos. Muy poco le quedó, en bienes materiales, al huérfano de diez años, que apenas al cumplir doce –siguiendo la usanza de la época– fue enviado a Lisboa, donde serviría como paje, y a la vez se instruiría.

Ya en la Capital portuguesa, Magallanes se forma en la corte de la reina Eleonor y Juan II. Conoce a fondo la astronomía y las ciencias del mar, enseñadas, en particular, por Martín Benhaim, un prestigioso maestro. Absorbe con voracidad todo lo relativo a navegación y cartografía; elucubra mapas alternativos basados en teorías y deducciones propias. Se deja llevar por una imaginación fértil que encuentra eco en la impronta de los tiempos, agitados por Colón y su ya respetable proeza.

En 1505, Magallanes se embarca con el virrey Francisco de Almeida rumbo a la India. Es su primera travesía; en el barco escucha a otros marinos hacer comentarios acerca de las islas providenciales repletas de riquezas que desvelan a los navegantes y parecen reproducirse interminablemente más allá de los límites conocidos. Queda intrigado por las enormes posibilidades que le da la navegación. Se siente poderoso e infinito, como el espacio terrestre. Paradójicamente, a pesar de ser un gran marino, omite, en sus proyecciones, la enormidad del mar, esa masa viva y líquida donde todo puede detenerse hasta parar el tiempo.

Tres años después de su bautismo de fuego, Magallanes viajó a Malaca –hoy Singapur– en una expedición de reconocimiento del lejano Oriente, a las órdenes de López de Sequeiro. Durante aquellos siete años fue herido muchas veces y la suya siempre resultó, en combate, una presencia desestabilizadora.

Malaca

Referirse a Magallanes sin hablar antes de Malaca sería imperdonablemente limitado. Grandes riquezas, tesoros de joyas, marfiles, sedas y especias: eso y mucho más prometía aquella península mítica que hacia 1508 constituía una de las más atractivas para el rey Manuel de Portugal. Es el gran puerto del Oriente. Su estratégica ubicación suma interés en muchos sentidos: pasan por allí barcas chinas, malayas, siamesas. Cualquier comercio que quiera hacerse de sur a norte y de este a oeste, tiene que pasar por ese estrecho también conocido como De Singapore. Su conquista se convierte en una irrenunciable voluntad del monarca. Pero para abonar el terreno e ir lo menos traumáticamente posible (a lo que de todos modos pretende ser una conquista) se le encarga a Diego López de Sequeira que llegue a ese país como un pacífico mercader. Se le asignan cuatro naves y, al cabo de cuatro semanas, en septiembre de 1509, se acercan al puerto de Malaca.

El panorama multiétnico, floreciente y colorido de naves y mercancías que ofrecen aquellas tierras, deslumbra a los marinos portugueses. Asumen que se encuentran ante la potencia comercial del Oriente.

Con la llegada, el clima en Malaca, en tierra firme, es muy otro al entusiasmo a bordo: el príncipe malayo y sus visires observan aterrados desde el palacio las naves que amenazan la entrada al puerto. Los infieles buscan presentarse pacíficamente mientras planean la estrategia adecuada frente a quien saben el enemigo; aun pese a todas las estratagemas protocolares que ninguno de los dos bandos cree genuinas como señales de paz próspera.

Los delegados de Sequeira son recibidos con extrema cordialidad. Se les ofrece comercio y alojamiento. Se les promete la cantidad de especias que piden, mientras la tripulación se entrega a los placeres que brinda esa hiperactiva península. Pero todo es una trampa mortal donde, no obstante, se forja una fortísima amistad que en adelante resultará decisiva: la de Francisco

Serrano y Hernando de Magallanes: dos oficiales que participarían activamente en la defensa de la flota. Desde que Serrano le salva allí la vida a Don Hernando, en un incidente militar, sus destinos (y los de su sangre) se unirán con consecuencias imprevisibles.

Tras la conquista, Serrano se establece en la zona y es en parte por sus testimonios que Magallanes buscará nuevos derroteros en alta mar.

Una vez vuelto a Lisboa, en 1512, se inaugura una fluida correspondencia entre ambos. Serrano aporta indicaciones geográficas y estadísticas de las islas donde él se encuentra, incentivando planes futuros.

El esclavo de Don Hernando

Otro punto destacable en Malaca es el hecho de que Magallanes se vuelve "amo" de un primer esclavo que le rendirá frutos como traductor en sus peripecias como conquistador. Bautiza a su sirviente con el nombre de Enrique. Lo llevará con él a Portugal y desde allí a sus campañas en Marruecos y en el viaje a España.

Dice el historiador Fernández de Navarrete a propósito del esclavo de Magallanes:

Cuando Magallanes estuvo en la India al servicio del Rey de Portugal, compró en Malaca un esclavo, natural de las islas Molucas, según algunos escritores, y de Sumatra según otros, al cual puso de nombre 'Enrique', y en España le enseñó la lengua castellana, que aprendió con mucha perfección y 'hablaba muy ladino'. Sirvió a su amo y a los españoles de intérprete en las islas de la India, pues desde Malaca a Filipinas se hablaba o se entendía la lengua malaya...

Entre la documentación encontrada al respecto figura un texto según el cual la conversación de Magallanes con los nativos en la isla de Filipinas se produjo mediante la traducción simultánea de un dialecto extrañamente similar entre las tribus, gracias al esclavo Enrique –también Hernán Cortés, Jerónimo de Aguilar y la Malinche usaron este sistema para entenderse con los aztecas–. Asegura Navarrete que: *Por medio deste esclavo se entendió Magallaes y hobo lengua con el rey de Subuth, no porque el esclavo supiese ni entendiese la lengua de aquella tierra; mas estaba allí con el rey de Subuth un indio suyo que había estado en las Molucas, y sabía muy bien la lengua*



Malaca. La península malaya ostentaba grandes riquezas. Portugal tuvo serios problemas con los árabes que poseían el monopolio del comercio y la navegación del Océano Índico. (Dibujo del siglo XVI)

molucensa, y con éste se entendía el esclavo de Magallaes, ansí que por medio destos dos intérpretes se entendían los nuestros con los de Subuth hablando Magallaes a su esclavo, y el esclavo al indio de Subuth, y el indio al rey su señor.

Supuestamente el malayo serviría de idioma pivot en esas conversaciones entre europeos y filipinos. Pigafetta, que fue testigo presencial de los diálogos que registró, dice sin embargo que cuando el 28 de marzo de 1521 los expedicionarios entraron en contacto con los indígenas de una barca en el archipiélago de San Lázaro, "un esclavo del capitán general, que era de Sumatra (...), les habló e inmediatamente le entendieron".

Un veterano de guerra sin fortuna

Tras siete años de fiero batallar, en 1512 Magallanes vuelve a Lisboa. Trae consigo un esclavo malayo y bastantes cicatrices. El puerto, colmado de galeones mercantes de diferentes nacionalidades y los patios henchidos de mercaderías, inspiran a Hernando. Lo nutren de sueños posibles. Espolean su ansia; es que no lo ha agotado la travesía: por el contrario, lo excita ir más allá. Es joven, diestro, ambicioso, duro. Pero no tiene fortuna personal y necesita ayuda en ese aspecto.

Procurando incrementar su patrimonio se lanza a un nuevo viaje. Va a Marruecos y se incorpora a la tripulación de 13 mil hombres al mando de Jaime, duque de Braganza, sobrino del Rey de Portugal, cuyo objetivo es la aniquilación definitiva de los piratas moros. Es herido. Regresa, pero tampoco lo hace rico esta vez. Sopesa, cada día con más ahínco, la urgencia de una empresa personal.

Signada su juventud por un incipiente renacimiento, en el marco del cual la navegación era usina de grandes proyectos, vigorizados, a su vez, por la sed de oro y conquistas, Magallanes incuba sueños de grandeza desde joven, aun sin saber lo lejos que llegará. Tras haberse entrenado concienzudamente en el uso y aplicación de instrumentos, mapas, sextantes, brújulas, astrolabios y todo lo que le aprovechase para orientarse en los océanos, llega el día en que el Capitán General empieza a conocer su mar profundamente. Pronto descubre que la experiencia –por sobre la instrucción, e incluso por sobre la imaginación– es la verdadera proteína del conocimiento.

En 1513, el marino participa de la campaña portuguesa al norte de África, donde resultará herido otra vez, pero con consecuencias: queda cojo. Dicha limitación inscribe en su cuerpo un símbolo paradojal; su dificultad para caminar se proyectaría en esa enormidad que lo caracterizaría para navegar, para conducir, para dar curso y destino a sus más firmes e íntimas creencias.

El desprecio de un rey… ¿afortunado?

A pesar de haberse construido un prestigio como marino y como militar, fueron muchas las vicisitudes que llevaron a Magallanes a una situación económica difícil. Entre otras cosas, no había sabido moverse políticamente entre

sus superiores jerárquicos. La natural inquietud creativa que lo impulsaba, le generaba, como contrapartida, frecuentes enfrentamientos con otros marinos, nobles y hombres poderosos. Esos roces le habían impedido asegurarse un lugar de privilegio en su patria. Lugar que no resultaba imposible: Colón había conseguido navegar casi durante la totalidad de su vida.

Apenas cumplidos los 36 años de edad, Magallanes estaba "varado" profesionalmente. Una pensión mínima le permitía subsistir, pero no tenía por delante ningún incentivo, ninguna nave a su mando, ningún aliciente que lo estimulase. Insatisfecho, endeudado, lisiado, pero aún brioso, solicitó una entrevista con su Rey, a quien tanto y tan bien había servido.

Tras la muerte de Vasco da Gama, Magallanes era el más capaz y experimentado entre los oficiales portugueses de primera línea, para cualquier empresa oceánica de fuste. Corrían tiempos de gran circulación marítima: los buques partían hacia África o hacia las Indias con una frecuencia semanal. Todo favorecía un reconocimiento oficial para con este diestro capitán de buque. Pero inciertas razones –¿anímicas? ¿políticas? ¿comerciales?– rigieron los hechos en otro sentido. Nacía en el marino, el principio de un plan ambicioso, cuya gloria póstuma le era incluso tan ajena como el fatal desenlace que lo aguardaba en el insondable horizonte.

Manuel I llamado el "Afortunado", que pudo titularse "Señor de la conquista, navegación y comercio de la India, Etiopía, Arabia y Persia", mantuvo el sueño de la unidad peninsular, que sin embargo se malogró repetidamente. Casado con Isabel, hija de los Reyes Católicos, ésta murió en 1498 al dar a luz a Míguelo, que fallecería niño; entonces volvió a casarse con otra hija de los Reyes Católicos, María, que murió en 1517. Valga el paradójico mote con que se lo apelaría en la historia, la suya no era, pues, una vida que pudiese reconocerse como "afortunada". De hecho, en consonancia con su infortunio personal, había cosechado la fama de un hombre receloso, difícil de tratar, especialmente cuando por algún misterioso designio le tomaba encono a alguien.

Para desdicha de Magallanes, el rey lusitano no tuvo la menor empatía con el navegante. Cuando el marino cojo va a su encuentro, Manuel I de Portugal recibe al súbdito con destemplada indolencia. Lejos de reconocerle al temerario soldado sus años de servicio, su coraje, su inteligencia, lo desprecia, concediéndole apenas unos minutos durante los cuales la palabra clave es "no".



Manuel I, "el Afortunado". Manejaba las cuestiones de Estado conforme más a la intuición que a la reflexión. Magallanes, tosco en cuestiones políticas, padeció de la total antipatía del rey. (Ilustración: Pablo Loureiro).

Allí estaba aquel fiel navegante de treinta y seis años, rengo como fruto de su valentía en combate, planteándole sus aspiraciones mínimas al monarca (si no una expedición, un barco, una capitanía): se encuentra con la insensible frialdad de un iceberg. Tras diversos pedidos, que iban en orden decreciente, don Hernando, que había empezado por solicitar una carabela para ir a las Indias y así recomponer la fortuna, acabó implorando un aumento de su pensión. Todo le fue negado. El episodio conmovió a los pocos presentes en la sala donde se produjo la cita. La humillación no podía ser más grave y profunda. Nadie se explicaba qué oscuras razones empeñaban a Manuel I en contra de ese noble súbdito que tan poco estaba pidiendo.

Dado que Magallanes pertenece a la nobleza, puede oficialmente solicitar que se le permita cambiar de nacionalidad. La práctica era especialmente habitual entre los hombres de mar. Apeló entonces a su majestad con un

ruego casi desesperado: ser autorizado a servir a otra corona. Esto último, el rey portugués lo evaluó como una ventaja, y hasta se lo hizo saber en términos crueles. Manuel I tenía la impresión de que aquel era un soldado cargoso y convenía quitárselo de encima. Magallanes quedó entonces, como quien diría, librado a la deriva…

De Portugal a España

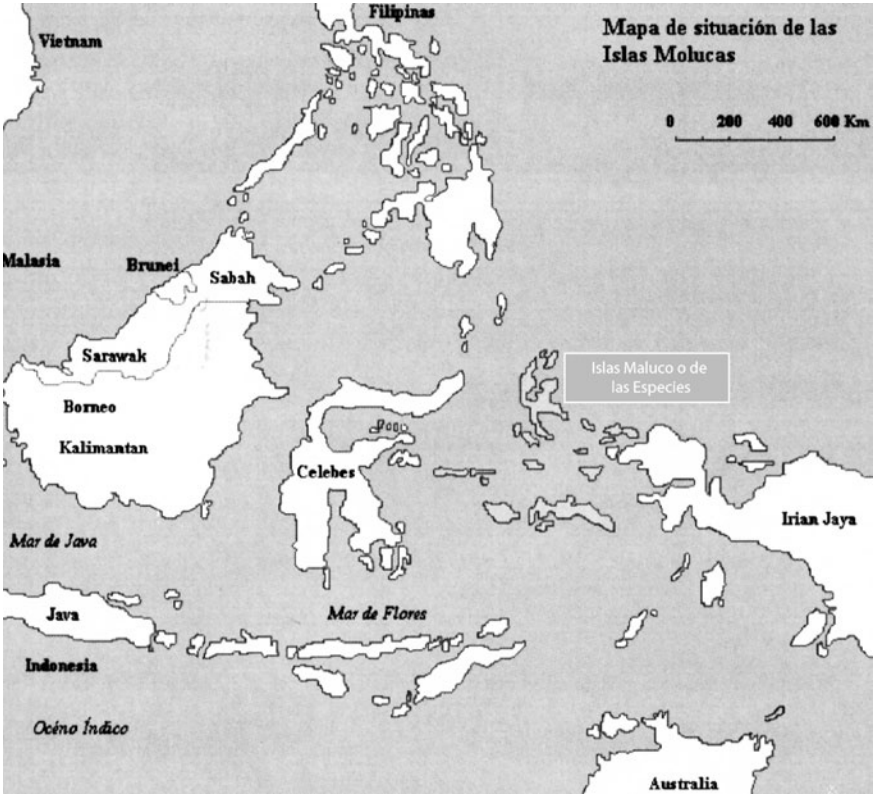
A partir de ese momento, Fernão de Magalhães se convierte en Hernando de Magallanes. La opresiva quietud que todo marino odia, lo había empujado, y eligió la acción directa: inspirado en el afán por resarcirse, el marino rengo se pone en campaña y hace los contactos necesarios para seducir al rey de España con la tentadora propuesta.

Pero el hombre no deja inmediatamente Lisboa. Durante un año, visita asiduamente la biblioteca del palacio. Prepara la idea de un viaje, del que no dice mucho, pero comenta entre sus íntimos con un desliz que expresa gran expectación. Se trata de una empresa, "Quizá más ambiciosa que la de Cristóbal Colón".

Magallanes estudia cosmografía y náutica; viaja con frecuencia entre Lisboa y Oporto y procura contactar a gente experimentada en artes navales. Quiere aprender a calcular la longitud, examina planos, y ahonda en toda la documentación accesible en la Tesorería del rey, donde se guarda el archivo secreto. Lee viejas bitácoras de antiguos navegantes, y hace cada vez más fluida la comunicación epistolar con Francisco Serrano.

Su amigo, bien establecido en las Islas del Pacífico, cebado por la exhuberancia natural y comercial que irradiaba el archipiélago, era uno de los más insistentes promotores de la aventura que Magallanes quería emprender. Pero el mayor estímulo del almirante portugués no se fundamentaba en el factor económico. Había algo de revancha personal en juego: Magallanes advierte la necesidad contrapuesta entre su indolente rey y la del joven monarca vecino. Asume ese viaje como un desagravio: su satisfacción más íntima, más visceral, se erige en el desquite. Así, el gran Capitán rengo, encarna el espíritu renacentista que, subrepticiamente, pone los intereses particulares del hombre por sobre los monárquicos, pero beneficiándose, con la inteligencia de un caballero informado, en el marco de una victoria internacional.

Quizá ni el propio Magallanes supiese exactamente qué buscaba; pero al escribir a Serrano, sus ideas tienden a articularse: un camino nuevo hacia las islas de las especias, mas no por el Oriente sino por el Poniente.



Una excusa para la aventura. Alcanzar las islas molucas o de las Especies no por el Oriente como ocurría hasta el momento, sino por el occidente, fue el desafío que asumió Magallanes.

El encuentro con Ruy Faleiro

Tertulias con sabios de laboratorio y entrevistas con pilotos y capitanes forjan dudas e hipótesis que Magallanes debe metabolizar. En esos devenires comienza una amistad fundamental, aunque de corto plazo. Un erudito abstracto de biblioteca llamado Ruy Faleiro, lo recibe y estimula.

Faleiro, como buen cosmógrafo, es estudioso, pero resulta que también beligerante: la estridencia de su personalidad contrasta con la de Hernando, aunque a la vez se complementa, el menos en un principio.

Mientras uno aporta la ciencia práctica y el conocimiento directo, el otro asume las especulaciones teóricas, los cálculos, las tablas y los mapas. El erudito Faleiro no tiene ninguna experiencia práctica a bordo pero es un experto en calcular longitudes. Dibuja y construye herramientas de investigación, es altamente preciso, por encima de lo habitual en sus colegas.

Pero lo cierto es que Magallanes y él tienen en común una llaga y a ambos les urge curarla con el bálsamo inconfundible del éxito personal. Casi podría decirse que estos dos hombres tienen un enemigo en común, cuyo nombre es Manuel. Pero un Manuel rey. Más poderoso, aún, que todo sueño o fragmento de historia. Resulta claro que hoy Magallanes es, nominalmente, un Estrecho; una forma misma en el globo con mayor significación que cualquier punto geográfico bautizado Manuel I de Portugal.

A Faleiro le había sido rehusada la posibilidad de ser astrónomo real, cargo que lo desvelaba. En el fondo tenía una deuda insaciable con el poder.

La del marino era distinta. Tenía algo de irracional.

El sabio le dedicó largas horas a la evaluación del proyecto magallánico y acabó dándole su apoyo científico. Se ponen entonces de acuerdo para mantener un cerrado silencio al respecto y comienzan a hilar planes juntos.

Los socios entienden que la misión necesita un padrino fuerte. No sólo un financista, sino un poder político con espaldas. Necesitan el respaldo de un gobierno.

Era imposible, es cierto, levantar una flota para una expedición que no se sabe cuánto durará, si no se cuenta con un respaldo de gran solidez representativa. No estaban ante una aventura de piratas sino ante una verdadera proeza posible.

La España descubridora, sin embargo, no pasa por su mejor momento en materia de expediciones navales. Cuando Colón regresa de su segundo viaje, comienzan a multiplicarse travesías menos exitosas en las que no se encuentra oro, ni especias. A principios del siglo XVI los tesoros aztecas o incas no existían en la mente de casi nadie. América era apenas un paso hacia las verdaderas Indias. Un estorbo que convenía conocer. Pero un estorbo, al fin, entre Europa y Asia, paraíso éste de joyas y condimentos.

Las historias de accidentes, naufragios, ataques aborígenes, enfermedades, hacen que cunda un desánimo en torno del paso al otro mar.

Sin embargo, Portugal florece en navegantes con fantasías, respaldados por mesiánicos cosmógrafos o astrónomos; y Magallanes, cegado por sus ambiciones de gloria, marcha con su proyecto al encuentro del rey de España.

Llegar a Sevilla

El 20 de octubre de 1517, Carlos I llega a Sevilla. Viene de Santander y va hacia Valladolid. Pero Magallanes lo intercepta. Un viejo amigo de Hernando llamado Diego Barbosa, ha sido designado presidente del Concejo de los Reyes y alcaides del Alcázar de Sevilla. Tan excelente posición le permite apoyar los proyectos de Magallanes y decide hacerlo. Además, aloja al viejo colega en su casa. Allí Magallanes convive con los hijos de su anfitrión: la niña Beatriz, y Duarte Barbosa.

El camino a seguir es acudir a la Casa de Contratación, establecida por los Reyes Católicos en Sevilla. Ese organismo es el que otorga licencias para armar naves y fija sus rumbos, recopila todos los antecedentes que llegan sobre las nuevas colonias e informa al rey de las modificaciones que pueden introducirse en su administración. En la Casa de Contratación se archivan y conservan selectamente los mapas, bitácoras, e informes de navegantes y mercaderes. La misma institución cumple las veces de tribunal para decidir en los conflictos que pudieran presentarse a bordo. Es simultáneamente, cámara de comercio marítimo y oficina de consultas e información, aduana, correo, almirantazgo, escuela naval, centro de estudios geográficos, almacén y mercado. Allí se regula y controla todo el movimiento náutico inherente a la corona.

Allí es donde Magallanes debe manifestarse. El primer escalón no es con el Rey, sino con esta corporación temible, viciada de pugnas internas y externas. Allí serán desbrozados sus argumentos para, en todo caso, y si resultase conveniente, acceder a Carlos I.

En aquella convivencia, sin embargo, no todo son tensiones. La casta Beatriz se enamora de Don Hernando, quien la pide en matrimonio a su padre.

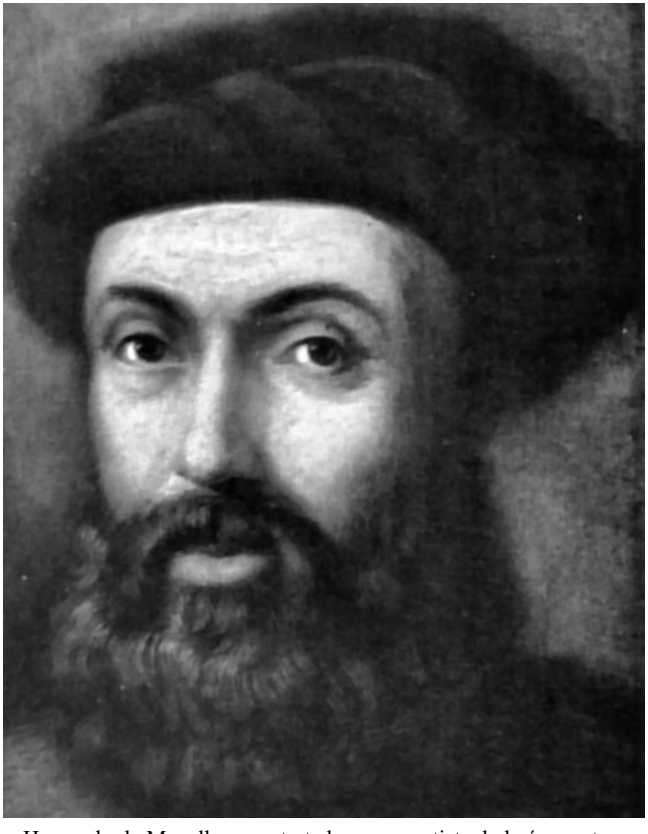
Entre un movimiento y otro, Magallanes gana espacio en Sevilla: a través de su suegro consigue vincularse con la bendita Casa de Contratación cuyas puertas finalmente se abren, al menos, para escucharlo.

Magallanes plantea su idea asegurando que el derrotero que él ofrece hacia las codiciadas islas está fuera de los límites fijados por el Papa a las posesiones españolas.

Aparentemente, en la Casa de Contratación, la entusiasta propuesta es ignorada. Durante un año la respuesta se mantiene en suspenso.

Sin embargo, tras este engañoso letargo, Magallanes reaparecerá en la historia. Don Hernando recibe el favor de un alto funcionario, y consigue viajar a Valladolid, donde Barbosa, su flamante suegro, le facilita los contactos correspondientes para encontrarse con Carlos I en una entrevista casi privada y sin restricciones para su despliegue argumental.

Para convencer al Rey español, Magallanes insiste en las ventajas de una nueva ruta con un recorrido más seguro –a salvo de los portugueses, concretamente– y más rápido, hacia las Islas de la Especiería.



Hernando de Magallanes, retratado por un artista de la época, tres años antes de emprender su expedición.

Islas de las Especias

A partir del siglo XV, Portugal había iniciado la expansión europea en pro de ocupar nuevas tierras y buscar rutas alternativas hacia la India, Asia, las islas Malayas. En aquellos parajes lejanos y seductores, Europa se abastecía de telas, sedas, perlas, porcelanas, tapices, perfumes y, principalmente, especias: el deseo obsesivo de Occidente. En el siglo XVI, España y Portugal ya mantenían una guerra pacífica. Guerra de los aromas: de canela, de clavo, de nuez moscada, de pimienta, de jengibre, de azafrán, de cardamomo. Guerra de la universalidad.

En la península ibérica, la búsqueda de substancias aromáticas era un símbolo poderoso de ese medioevo enfrentado al incomprensible renacimiento de una Europa volátil, caótica, sin fe en común.

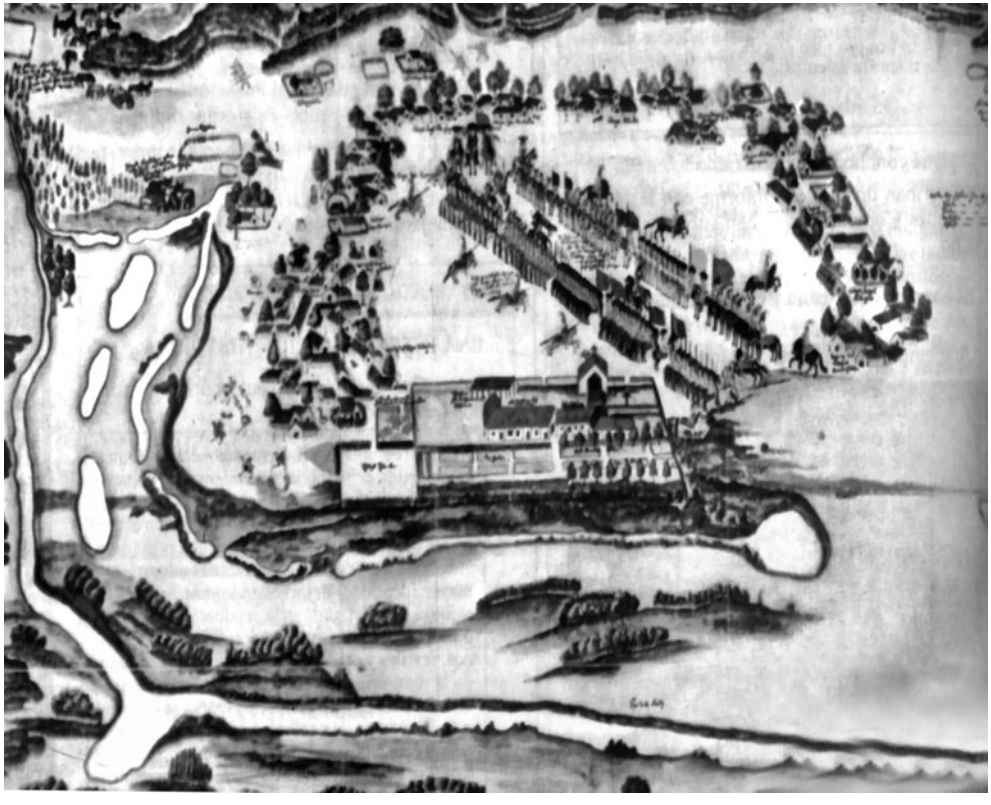
Los aromas están ligados al cuerpo, a la misma palestra donde se juegan la guerra, la esclavitud, el deseo: el poder. Y si bien las fragancias son para aquella Europa un lujo, la experiencia olfativa de las especias se propaga en el aire, los olores imponen una democratización sensual que alcanza a estibadores, grumetes, barberos, oficiales capitanes, obispos, príncipes.

Las especias tenían fines prácticos concretos y en ciertos casos eran artículos indispensables: no solo perfumaban el sabor de los alimentos sino que, junto con la sal, se utilizaban para la conservación de carnes, e incluso todavía muchos alquimistas las aplicaban a sus fórmulas con resabios medievales. Era frecuente, además, que los nobles echaran condimentos en las bebidas alcohólicas, en especial en el vino y en la cerveza. Aquellos cotizados productos orientales habían llegado a Europa desde el siglo VIII por mediación de los árabes, a través del Océano Indico, desembarcando en los puertos del Mediterráneo oriental, o por vía terrestre, atravesando el Asia Central para llegar a las costas orientales del mar Negro.

En el Mediterráneo meridional el centro de este comercio era Alejandría. En el norte, Bizancio. Desde estos puntos las mercancías eran trasladadas a Occidente por comerciantes italianos, fundamentalmente desde la época de las Cruzadas. La penetración de los turcos en la región del Ponto puso en peligro desde el siglo XIV el tráfico terrestre por el Asia central hacia el Mar Negro y, con la llegada de los turcos a Egipto, se paralizó el transporte árabe desde la India por el golfo Pérsico, el Océano Indico y el Mar Rojo.

Recién cuando Núñez de Balboa en 1515 ve el mar que existe al otro lado, los españoles dejan de concebir a América como un archipiélago. Asumen que es un continente al que atravesar.

Corterreal y Caboto buscan el pasaje por el norte, cerca de los mares helados. Solís descubre el Río de la Plata y lo recorre para encontrar el pasaje. Pero ni encuentra el acceso ni tiene buen fin su tropa, que acaba liquidada por unos belicosos pobladores. Quizás el viaje trágico de Solís, con su destino marrón y verde, con un falso pasaje que en vez de convertirse en mar se hace más y más barroso y temible, merezca un volumen en sí mismo. Por otra parte, aunque distinta, su historia ofrece muchos puntos en común con la de Magallanes. Ambos son un fresco fiel del dramatismo y la vehemencia con que se acometían aquellas búsquedas.



Grabado de, Ulrico Schmidl que ilustró la primera fundación de Buenos Aires protagonizada por Juan de Solis.

Explorando la costa occidental de África, el marino portugués Bartolomé Díaz navega hacia el extremo sur del continente y dobla el Cabo de Buena Esperanza dejando abierto, con esta hazaña, un nuevo pasaje hacia la India.

La particular novedad que traía Magallanes estaba en su certeza sobre la posibilidad de encontrar un paso hacia el Pacífico por el sur, que comunicara los océanos. En su argumentación recogía los descubrimientos de Balboa y las ideas de Solís y de Pinzón.

El encuentro de Balboa con el Pacífico, estimuló las preparaciones marítimas de la Corte de España para hallar el camino hacia las islas de las Especias, Molucas, que los portugueses estimaban suyas, por pretender que caían en la demarcación territorial que les había sido otorgada por el tratado de Tordesillas.

Para dar un breve panorama geográfico, corresponde decir que las Molucas (en indonesio, Maluku), están ubicadas en la sección oriental de Indonesia y forman parte del archipiélago Malayo perteneciente a la entonces denominada "Insulindia", compuesta por los archipiélagos que se encuentran entre Célebes y Nueva Guinea, y entre Timor y Filipinas.

La ruta habitual a las Molucas constituía un tema inquietante por razones económicas y estratégicas entre España y Portugal. Pero a su vez, ese mismo conflicto, con sus alcances y dimensiones, escondía, para quien pudiese sortearlo, el beneficio de alzarse con una potencial proeza militar, comercial, naval, altamente atractiva. Proeza para la cual don Hernando, el temerario navegante portugués, rengo y despreciado por su rey, se sentía no obstante, plenamente capacitado.

Tratado de Tordesillas

Los reyes Católicos Isabel y Fernando suscribieron el texto de este histórico acuerdo el 2 de julio de 1494. Meses más tarde, el 5 de septiembre del mismo año, el rey de Portugal, Juan II, hizo lo propio. Los términos del pacto se resumen, básicamente, en cuatro puntos clave:

La primera cláusula establecía una línea imaginaria de demarcación, de norte a sur, distante 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde (meridiano 46º 35'), de manera que en adelante todo lo que se descubriera al este de dicha línea pertenecería al rey de Portugal y a sus sucesores, y lo encontra-

do al oeste sería "para los dichos señores rey y reina de Castilla y de León y a sus sucesores para siempre jamás".

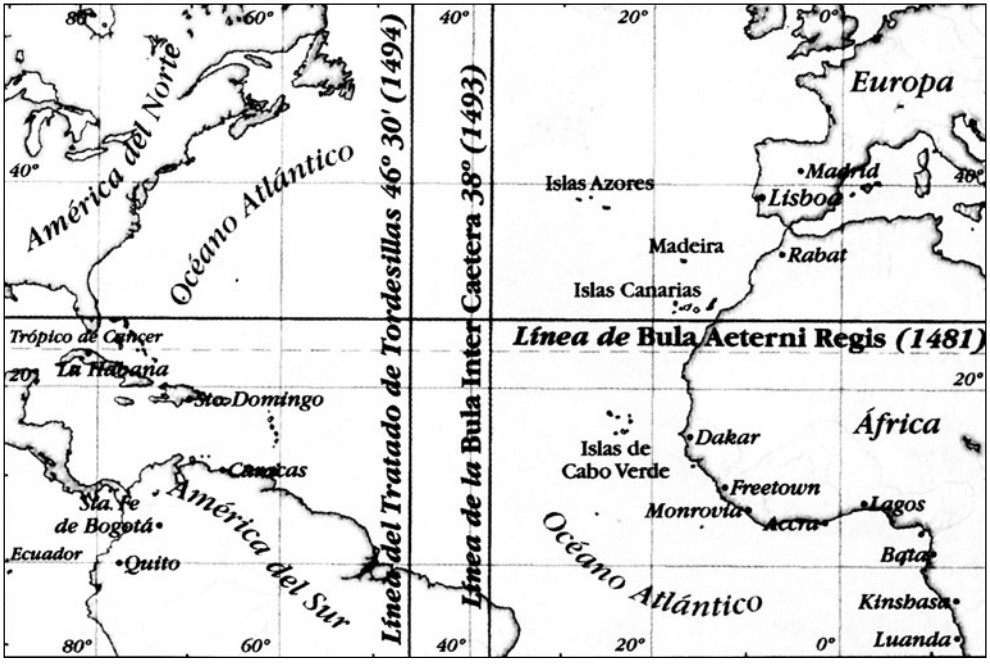
La segunda estipulación establecía que ambas coronas se comprometían a respetar la línea de demarcación, centrándose cada una en explorar tan sólo la zona que le correspondía. Por ello, cualquier descubrimiento que casualmente se hiciera en zona del contrario debía ser cedido a la parte correspondiente.

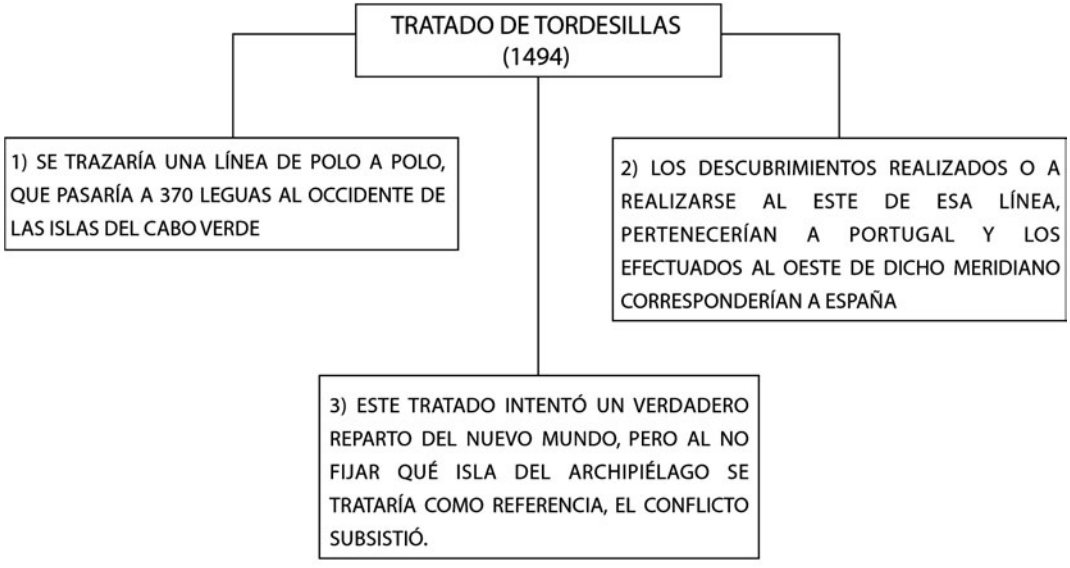
Con la tercera cláusula se acordaba dar un plazo máximo de diez meses y enviar una o dos carabelas por cada parte, con personas, así pilotos como astrólogos y marineros, para señalar y recorrer la citada línea divisoria, y si se encontraba "alguna isla o tierra firme" establecer con claridad la frontera. La agrupación de las carabelas se realizaría en la isla Gran Canaria, y de allí zarparían juntas hacia las islas de Cabo Verde, desde donde partirían en busca de las 370 leguas al oeste.

La cuarta cláusula del tratado establecía que los españoles podrían navegar libremente por la zona portuguesa para dirigirse a su demarcación. Sin embargo, se les prohibía hacer exploraciones en esa zona, y si los navíos encontraran alguna tierra, ésta habría de ser entregada al rey portugués.

Las reflexiones en torno al tratado se extienden en muchos sentidos. Corresponde decir, en principio, que así como las Bulas Alejandrinas habían configurado un triunfo para los Reyes Católicos, los términos finales de Tordesillas fueron el resultado de la picardía portuguesa que, encarnada en el rey lusitano Juan II, desmejoró la situación geopolítica de España. Para comprender esto debemos remontarnos al cuadro de situación previo a la firma del tratado en sí, momento en el cual todas las variables del poder (diplomacia pontificia, armada de Vizcaya y flota colombina) estaban a favor de Castilla y, sin embargo, las líneas finales del acuerdo acabaron dejando a España prácticamente fuera de las porciones del planeta más conocidas hasta entonces.

Más allá de los pormenores de aquella negociación, cabe considerar que ante la necesidad de paz de ambos reinos peninsulares, con mucho que perder bilateralmente en un conflicto armado, sendos monarcas prefirieron sellar rápidamente un pacto tranquilizador. Sin embargo, y esto nos lleva directamente a la experiencia magallánica, también debió pesar, y mucho, el desigual grado de conocimiento que poseían Castilla y Portugal, pues la limitada preparación cosmográfica de los reyes Isabel y Fernando contrastaba con una





El Tratado de Tordesillas, según lo grafica el presente mapa y la infografía, establecia la división de los nuevos territorios conforme al acuerdo suscripto entre los reinos de España y Portugal .

profunda tradición portuguesa en esta materia. De hecho, si bien España había sido el primer reino en conquistar formalmente tierras en América, también es cierto que sus principales Jefes expedicionarios eran (como Colón inicialmente y como el propio Magallanes después, entre muchos otros) extranjeros; "no castizos".

A todo lo anterior se suma el efecto, en 1494, de dos episodios de política internacional: una inminente guerra de España con Francia y el nombramiento de sucesor al trono portugués, con quien habría de casar la hija de los Reyes Católicos, Isabel. Semejante panorama termina de explicar la voluntad de los monarcas españoles en cuanto a acordar con Juan II, aun a costa de ciertas concesiones territoriales que, de cualquier forma, seguían perteneciendo a un "potencial" pues lo concreto es que en Tordesillas se repartía lo que aún no se tenía.

Considerando, sin embargo, que las Molucas estaban situadas dentro de la demarcación española fijada en Tordesillas, Magallanes evaluó atractivo el ofrecimiento que tenía para hacerle al rey de España Carlos I. Dejó pues, su patria, y marchó a la corte española a plantear su aventura y solicitar los medios para llevarla a cabo.

Evitando romper el tratado vigente y sin entrar en los dominios portugueses, el marino aseguraba encontrar un paso, allí donde todavía el misterioso Mar del sur era el Atlántico y el Pacífico juntos.

No se equivoca; la disposición del rey español sería exactamente inversa a la del ofensivo monarca lusitano.

Una vez concretado el encuentro, que se realizó en privado (aunque hubo tres testigos secretos que luego divulgaron los pormenores de la cita) y sin presiones ni excesos protocolares, Magallanes no sólo convenció al flamante rey ibérico, sino que lo impresionó más allá de lo esperado. La lógica geográfica, comercial, estratégica del navegante portugués, sedujo como la luz de un rayo a su joven majestad, que además había recibido excelentes referencias militares del vehemente marino.

Los testigos no oficiales de aquella entrevista, hablan de un don Hernando transformado, gesticulando cual poseído, prometiendo el oro y el moro a su interlocutor con una presentación explosiva, casi coreográfica de sus planes rumbo al Maluco. El cojo portugués iba y venía por la sala de audiencias, desplegando mapas y reforzando sus argumentos con gestos que involucraban manos, hombros, torso y cabeza; actuaba como un verdadero orador en

el foro, o acaso un actor, empeñado en convencer a su público, en este caso, un rey: nada menos que un representante de Dios en la tierra. Los ojos flamígeros, la mirada penetrante, la voz aflautada (propia del marino) pero inflamada de certezas, de convicción, de deseo, fueron una verdadera lección para los pocos que vieron y otros pocos que escucharon, tras la puerta, semejante andanada triunfal.

En suma: el viejo lobo de mar portugués (aunque joven para los registros actuales, pues tenía apenas treinta y siete años de edad, era ya un veterano respecto a los cánones de la época) sedujo al retoño Carlos Habsburgo: el viaje se haría.

Las razones y pasiones de Carlos I

Cuando Carlos, hijo de Juana de Castilla y el archiduque Felipe de Habsburgo, llegó a España, en septiembre de 1517, era un joven inexperto supeditado a las veleidades de sus consejeros flamencos. La educación que había recibido parecía determinarlo con una mezcla de espíritu caballeresco, profunda religiosidad y atención a los intereses dinásticos. Pero, en definitiva, era un rey extraño al país que le tocaba gobernar, y esto ocurría cuando España vivía una gran expansión, no sólo territorial, sino también económica, cultural, ideológica y, por supuesto, política.

En Castilla nadie se mostraba dispuesto a respaldar concienzudamente al nuevo rey. La tendencia era, más bien, ampararse en la jerarquía indiscutible que aún ejercía su madre, doña Juana, que vivía recluida en Tordesillas, cerca de Valladolid. La señora, sin embargo, gravemente enferma, apenas si conservaba algunos momentos de lucidez. De hecho, moriría pocos años después de que su hijo accediera al trono. La actuación de los borgoñeses del séquito de Carlos acentuaba este sentimiento de animosidad de los castellanos. No fue fácil el reconocimiento por las Cortes de los respectivos reinos. La noticia de su promoción imperial no complació a sus súbditos españoles, antes al contrario, aumentó su desilusión hacia un rey que parecía alejarse más de ellos.

No obstante, y a pesar de ser genéticamente más Habsburgo que cualquier otro monarca español en la historia, Carlos hizo un gran esfuerzo de adaptación: escogió el castellano como su lengua y, obviamente, la impuso

en la Corte; comenzó a abandonar a sus consejeros extranjeros y a rodearse de españoles. Finalmente, su boda, en 1526, con su prima Isabel, hermana del rey de Portugal, agradó a sus súbditos y acabaría estableciendo un curioso vínculo con el mismo marino que vendría –a poco de haber llegado al trono– a proponerle un curioso emprendimiento.

Las obligaciones de su cargo de Emperador le exigieron viajes continuos. Desde 1517 sus jornadas de viaje representan una cuarta parte de los días de su reinado; pero durante estos cuarenta años de peregrinación, fue España el país al que dedico más tiempo: diecisiete años. Conforme fue pasando el tiempo, el Emperador se sintió más vinculado a sus reinos de España, donde encontró mayor coincidencia con su forma de pensar y un apoyo material para su política imperial.

El Consejo de Estado, cuerpo más bien honorífico, constituido por grandes y funcionarios, aconsejaba al monarca en asuntos de alta política. Cuando las circunstancias lo requerían, completado con expertos militares, quedó convertido en Consejo de Guerra. Pero, en general, Carlos tomó las decisiones por sí mismo, con ayuda de sus principales secretarios.

Carlos I, heredero del trono de España y Borgoña, necesitaba especialmente erigir sus propias conquistas; lo apremiaba un paso al frente en la historia para generar su gravitación soberana, dada su juventud y el vertiginoso acceso al trono. Su potestad se extendería luego a Austria, Hungría y Bohemia, hasta convertirle en el Emperador Carlos V. Pero en aquellos tempranos días, el joven no tenía certeza de su futuro en esos términos. Sabía, además, de la volatilidad que cabía a los monarcas europeos en general y le urgía, por tanto, la consumación fáctica de una proeza. Sólo así este nieto de los reyes católicos e hijo de Juana la Loca se sentiría acreedor de la dignidad que hasta entonces constaba en su escudo y en su sangre, pero no en su espada. Carlos quería trazar con ella, un surco en la historia europea.

Esta circunstancia particular del joven rey, que ve en los planes de Magallanes una posibilidad de proyectar intereses personales de gran calado, se conjuga con las razones político-estratégicas que ya hemos mencionado y, por supuesto, con los intereses comerciales de distintos sectores influyentes en la península y en Europa toda. El objetivo de Magallanes conviene, sin duda, a la Corona. Pero a muchos más también.



Carlos I a los veinte años. Deseoso de convertirse en un poderoso conquistador, apoyó a Magallanes en su ambiciosa expedición.

Las condiciones del apoyo

Es notable el hecho de que, antes de que el rey firmara las capitulaciones correspondientes, un representante de la Casa de Contratación que consideraba oportuno el acuerdo, firmó en Valladolid, el 23 de febrero de 1518, una escritura ante el escribano real Diego González de Santiago, en la que Don Juan Arana, Hernando de Magallanes y Ruy Faleiro, convienen:

Todo el provecho e intereses que hubiéramos del descubrimiento de las tierras e islas, que placiendo a Dios hemos de descubrir e de hallar en las tierras e límites e demarcaciones del rey nuestro señor don Carlos, que vos hayáis la octava parte, e que vos daremos de todo el interese e provecho que de lo nos suceda en dinero o en partimiento o en renta o en oficio o en cualquier otra cosa que sea de cualquier cantidad o cualidad, sin vos hacer falta alguna, e sin sacar ni aceptar cosa alguna de todo lo que hubiéramos.

Llaman la atención los términos de aquel documento tan anticipado a la firma del propio rey. Sin embargo, el convenio refleja la "dinámica" acaso desprolija que se daría en las negociaciones relativas al viaje. Existía, efectivamente, una tendencia a repartir lo que aún no se tenía.

No obstante lo anterior, las directivas reales finalmente sí se cumplieron en forma documentada con mucho mayor peso que cualquier acuerdo entre individuos. Escribas y asesores dieron forma al documento que subscribiría una decisión sin retroceso posible: el 22 de marzo de 1518 se firmaron las fojas correspondientes en términos precisos pero a la vez inciertos: Carlos I aprobó y rubricó los gastos de un viaje con destino "a tierras desconocidas", según el propio texto de la capitulación refrendada en Valladolid.

En el mismo expediente, se le concedía a don Hernando el mando absoluto de la expedición con el título de Adelantado en representación del Rey. Se le asignaba, también, el grado de Gobernador de todas las tierras que descubriese o conquistase, con derecho a una parte considerable de los productos que se explotaran. El Capitán General recibiría, además, una retribución importante por los gastos personales que esta empresa le demandara. Los respectivos capitanes de las cinco naves en cuestión, estarían, desde luego, a sus órdenes.

Si bien las capitulaciones le conferían a Magallanes la autoridad del rey a bordo, una vez embarcados los expedicionarios, ese mandato, se sabía, perdía consistencia. En aquella época, un barco que pasaba más de un año en alta mar, procreaba, inevitablemente, un mundo aparte. La propia fiereza de los oficiales, necesaria para contener a tan coloridas tripulaciones, implicaba cortocircuitos jerárquicos frecuentes. También en el mar se hace política, y ningún poder es tan absoluto como se pretende.

La vida de una expedición es siempre una amenaza para la vida del Capitán. Magallanes bien lo sabía, aunque esto no lo amedrentara en lo más mínimo. Y era rengo, pero diestro como el mejor. Mar en las venas y disciplina militar en el alma eran la síntesis de su perfil psicológico. Abrigaba, en su oscuridad, en la parquedad de su discurso, en su escueta dimensión política, una virtud enorme: la templanza. La geografía, sin embargo, solía resultarle un enemigo misterioso. Y en el guerrero aparecía el místico. Era uno de aquellos que empezaban a cuestionar los precarios mapas de la época. Es que la tierra misma se estaba discutiendo como tal; sus límites; el rol del hombre dentro de ella; lo posible; lo imposible…

Cada viaje implicaba una enmienda cartográfica; un imponderable. Y sucesivamente, los dragones de los bordes se van cerrando en una forma esférica, o por lo menos, curva. Cuando un marino comprendía esto, se transformaba en un aventurero.

Elcano: discípulo, amotinado, sobreviviente

Estrictamente hablando, no fue Magallanes quien circunvaló el mundo, a pesar de concebir y seguir tal derrotero hasta llegar muy cerca de su cumplimiento último. Quien finalmente llegó a suelo europeo, tras haberle dado la vuelta completa a la esfera terrestre, fue su segundo de bordo: el capitán don Sebastián Elcano. ¿Cómo llega Elcano a esta expedición? ¿Quién era y de dónde provenía?

Juan Sebastián Elcano, natural de Guetaria (Municipio de la provincia de Guipúzcoa, en el actual País Vasco) nacido en 1476, acostumbraba enrolarse desde su juventud en barcos pesqueros y comerciales. Tenía una gran experiencia marinera, así como una determinación marcial merced a la cual se había prestigiado entre sus colegas. En 1509 había integrado la expedición militar dirigida por el cardenal Francisco Jiménez de Cisneros contra Argel, en la cual tuvo un rol decisivo. A su regreso, se estableció en Sevilla, donde supo del proyecto que estaba pergeñando su colega portugués, y le interesó especialmente. Cuentan que Elcano, cuando pudo reunirse con Magallanes, prácticamente le suplicó a don Hernando que le incluyese en su tripulación. El oficial vasco estaba a la altura de las circunstancias y fue tenido en cuenta.

También es cierto, no obstante, que incorporar personal a la flota era algo complejo; no muchos oficiales estarían dispuestos a embarcarse en una misión sin destino explícito.

Elcano se alistó en 1519 como contramaestre de la nave "Concepción", una de las cinco que integraba la flota al mando del Capitán General Magallanes. Desde aquel momento comenzaba a tejerse entre ambos marinos una complejísima relación que incluía respeto, celos, temor, traición, y la pasión común, claro está, por los grandes desafíos.

Aquel oficial vasco que tan buena impresión había causado a Magallanes acabó, en efecto, traicionándolo. A pesar de lo cual la simpatía del Capitán General parece haber superado incluso su firmeza. Pues, en vez de ejecutarlo (como ya había hecho con otros amotinados) llegado el momento, le perdonó la vida.



Juan Sebastián Elcano. Comenzó a las órdenes de Magallanes y terminó como responsable de una de las epopeyas más grandes de la Historia.

Después de tres años y catorce días de navegación, el 6 de septiembre de 1522 fue Elcano quien entraba en el Puerto de Santa María, con sólo 18 hombres, con el único barco a salvo –la nave "Victoria"– cargado de especias, tras recorrer 14.000 leguas. Fue Elcano, y no Magallanes, quien recibió días más tarde, en Valladolid, de manos del entonces ya emperador Carlos V (Carlos I de España) una renta anual de 500 ducados en oro y un escudo de armas cuya cimera era un globo terráqueo con la leyenda *Primus circumdedisti me*: El primero que me rodeaste.

Sería injusto omitir que Elcano también moriría navegando, cuando intentaba una segunda circunvalación (acaso para apropiarse real y enteramente de aquella hazaña anterior, compartida necesariamente con Magallanes) a bordo de su barco, en el Pacífico, el 4 de agosto de 1526, durante la travesía.

Las diferencias, no obstante, seguirán llamando la atención respecto de ambas personalidades: si Magallanes acabó a manos de los indígenas, atravesado por las implacables flechas enemigas, en cambio Elcano perdió la vida en el mar, pero derribado por el escorbuto, no por una flecha, como el Capitán portugués.

Pigafetta: el cronista oficial

Sólo existimos si alguien nos ve, nos refleja, nos cuenta. Si hubo un Sebastián Elcano que fue mencionado en unas páginas, es porque hubo por lo menos un testigo. ¿Quién vio a Elcano y mucho más, desde sus ojos meridionales? ¿Quién vio la odisea completa de la gran aventura inimaginable por sus protagonistas? ¿Quién vio (y padeció) el hambre, la enfermedad, la desesperación, la sed, las tormentas y sobrevivió para contar íntegra tamaña gesta?

Hubo alguien, en efecto. Que no sólo vio, sino que documentó, de puño y letra todo aquello. Un personaje (además de Magallanes y Elcano, desde luego) que embarcó con gusto. Un escritor vocacional, un aventurero sin problemas económicos. Uno de los diecisiete hombres que finalmente sobrevivirán a tres agónicos años. Un circunvalador, también. El genuino testigo y narrador de estos hechos "tan singulares en búsqueda de una ínsula", en el decir barroco que hubiese aplicado él mismo (aunque tal frase no le pertenezca) tiene nombre y apellido: Antonio Pigafetta.

Pigafetta es joven, fuerte, rico. Pertenece a una familia de Vicenza. Eligió ser marinero y cronista. Su relato del viaje, que empezó con Magallanes y terminó con Elcano, es la principal fuente de información al respecto y, además, un texto vitalista. Estudia, desde niño, astronomía, geografía y cartografía. Prestó servicios a bordo de las galeras de la orden de Rodas a comienzos del siglo XVI. En 1519, meses antes de embarcarse, Pigafetta acompañó al nuncio papal, monseñor Chieregati, a España, donde fue presentado al monarca.

Pigafetta no consiguió integrar la tripulación fácilmente. No se le encontró un oficio concretamente, pero se le permitió "colaborar". Acabó pagando para poder viajar. Aunque formalmente se incorpora a la tripulación como criado del Capitán General, con el correr de los días logra posicionarse en la compañía y conserva una relación inteligente con todos los compañeros.

Se le permite tomar apuntes sin restricciones. Registró, incluso, largos diálogos entre marinos. Es cierto: que la veracidad precisa de los hechos es discutible. Resulta, finalmente, tan parcial como la Historia misma. Sin embargo, en esas páginas está el único de los 17 sobrevivientes. Distinta (o no) sería la memoria si cada uno de ellos la hubiese escrito. Pero la mayoría eran analfabetos. Las crónicas de Pigafetta incluyen, como valor complementario, el primer documento valedero en Europa acerca del idioma filipino; un lenguaje con distinta cosmovisión pero fuertes definiciones culturales.

Quería ver las "grandes y maravillosas cosas del océano" (parafraseando su propia expresión). Algunas versiones con cierta vocación funcional lo señalan como espía de los mercaderes venecianos interesados en el tráfico de las especias. Pigafetta, en cualquier caso, llegó hasta el final, incluso quedando gravemente herido en la misma batalla en que Magallanes perdió la vida. Lo cierto: su testimonio será crucial en la reconstrucción de los hechos. Cabe la aclaración, pues nos remitiremos con frecuencia al gran narrador presencial, autor de un inefable documento histórico titulado: "Relazione del primo viaggio intorno al mondo".

Vaya, como muestra de su pluma y estilo, de su tenor fecundo y voluptuoso, este ejemplo –apenas introductorio– del autor considerado por Gabriel García Márquez como "el iniciador de las novelas de realismo mágico". En efecto, la desmesura que esa mirada hispánica tiende a recrear sobre su propia sorpresa, parece haberse convertido en una marca de estilo cuya simiente tuvo, sin embargo, mejores representantes en América que en la Europa del cronista Pigafetta. Pero veamos qué y cómo nos cuenta el hombre aquellas primeras presencias humanas avistadas por la expedición que integra: *Las mujeres no son tan grandes como los hombres, pero en cambio son más gruesas. Sus pechos colgantes tienen más de un pie de largo. Se pintan y visten de la misma manera que sus maridos, pero usan una piel delgada que les cubre sus partes naturales. Y aunque a nuestros ojos distaban enormemente de ser bellas, sin embargo sus maridos parecían muy celosos.*

Tanto interesaban a Pigafetta las cuestiones antropológicas (aunque la ciencia no existiese como tal en la España del temprano siglo XVI) como otras, acaso de tenor práctico, aunque su pluma resuene esclerosada, a la luz de nuestra gramática. Aquella escritura revela, paralelamente, una mirada necesaria para comprender la mentalidad de Magallanes y su entorno.



Los mapas (como este) de Antonio Pigafetta fueron fundamentales para que los resultados de la titánica expedición abrieran camino a futuros viajes.

Dice el cronista, que los aborígenes *conducían cuatro de los animales de que he hablado, pero eran cachorros, y los tiraban de una especie de cabestro. Se sirven de estos pequeños para atrapar los adultos: los atan a un*

arbusto; los adultos vienen a jugar con ellos y los cazadores, ocultos en las malezas, los matan a flechazos. Los habitantes del país, hombres y mujeres, en número de dieciocho, habiendo sido invitados por nuestra gente para acercarse a las naves, se dividieron en dos grupos de los dos lados del puerto, entreteniéndonos con la caza de que he hablado. Seis días después, algunos de nuestros marineros ocupados en recoger leña para el consumo de la escuadra, vieron otro gigante vestido como los de que nos acabábamos de separar, armado igualmente de arco y flechas. Al aproximarse a ellos, se tocaba la cabeza y el cuerpo y enseguida levantaba las manos al cielo, gestos que los nuestros imitaron; y habiendo sido advertido de ello el comandante en jefe, despachó el esquife a tierra para conducirle al islote que existía en el puerto, donde se había hecho una casa para establecer una fragua y un depósito de mercaderías.

Al cabo de unas líneas, Pigafetta vuelve, inexorable (y felizmente para nosotros, sus lectores) a frescos humanísticos (¿inconscientemente renacentistas?), donde se expresa la mezcla vocacional del aventurero con la imprescindible dureza, desde la cual el conquistador no cede a la duda, sino que da testimonio, como puede, de comportamientos inexplicables para un peninsular: *Este hombre era más grande y mejor conformado que los otros, poseía maneras más suaves y danzaba y saltaba tan alto y con tanta fuerza que sus pies se enterraban varia pulgadas en la arena. Pasó algunos días en nuestra compañía, habiéndole enseñado a pronunciar el nombre de Jesús, la oración dominical, etc., lo que logró ejecutar tan bien como nosotros, aunque con voz muy recia. Al fin le bautizamos dándole el nombre de Juan. El comandante le regaló una camisa, una chupa, pantalones de paño, un gorro, un espejo, un peine, cascabeles y otras bagatelas, regresando entre los suyos al parecer muy contento. Al día siguiente obsequió al capitán uno de esos grandes animales de que hemos hablado, recibiendo en cambio otros presentes a fin de que nos trajese aún algunos más; pero desde ese día no le volvimos a ver y aun sospechamos que le hubiesen muerto sus camaradas por lo que se había ligado a los nuestros. Al cabo de quince días vimos venir hacia nosotros cuatro de estos hombres, y aunque se presentaron sin armas, supimos enseguida por dos de ellos que apresamos, que las habían ocultado entre los arbustos. Todos estaban pintados, pero de maneras diversas."*

En un tramo explicativo, para esclarecernos acerca del metabolismo práctico de la moral conquistadora, absolutamente válida e imprescindible en el contexto de la supervivencia, el cronista Pigafetta detalla*: Quiso el capitán retener a los dos más jóvenes y mejor formados para llevarlos con nosotros durante el viaje a España; pero viendo que era difícil apresarlos por la fuerza, usó el artificio siguiente: dióles gran cantidad de cuchillos, espejos y cuentas de vidrio, de tal manera que tenían las dos manos llenas; enseguida les ofreció dos de esos anillos de hierro que sirven de prisiones, y cuando vio que deseaban mucho poseerlos (porque les gusta mucho el hierro) y que por lo demás no podían tomarlos con las manos, les propuso ponérselos en las piernas a fin de que les fuera más fácil llevárselos: consintieron en ello y entonces nuestros hombres les aplicaron las argollas de hierro, cerrando los anillos de manera que se encontraron encadenados. Tan pronto como notaron la superchería, se pusieron furiosos, soplando, aullando e invocando a Setebos, que es su demonio principal, para que viniese a socorrerlos.*

Un nuevo lenguaje para un nuevo hombre

La mirada de Pigafetta y su decodificación respecto de las acciones de los nativos es coherente con un tiempo cultural muy particular en la Europa de transición entre el Medioevo y el Renacimiento. Si la esfericidad terrestre había convocado múltiples disensiones y polémicas desde Galileo y aún antes también, muchas evidencias estaban todavía puestas en discusión, empezando por la naturaleza humana. Esto incidió mucho en la iniciativa magallánica, pues el marino portugués encarnaba esa dinámica inercial hacia la cual marchaba un dionisíaco hombre nuevo, es decir, con nuevas e ilimitadas posibilidades, no sólo diferente al viejo europeo medieval y, obviamente al aborigen de las indias occidentales, sino más completo y mejor en cuanto sus posibilidades expansivas.

En efecto, en aquella convulsionada Europa donde Medioevo y Renacimiento se baten a duelo, el conocimiento científico –aunque precario– ya se contagiaba a la necesidad de individuos, empresas, corporaciones. Llegar "al este navegando hacia el oeste" es la manera de entenderlo por algunos oficiales incrédulos, que aun así, se embarcan. Pero pocos conocen los pilares

esenciales de tan titánica proeza en la cual el propio Magallanes carece de planes rígidos: los está disponiendo en forma creativa, funcional y modular. Su plan es su convicción y su fe en todo lo supra humano que él asume ser.



Galileo Galilei no sólo habló de la esfericidad de la Tierra, sino también de su rotación alrededor del sol. Esto le valió la condena de la poderosa Iglesia medieval, pero abrió una polémica que persistía aun en tiempos de Magallanes.
(Ilustración: Pablo Loureiro.)

Aquella postura íntima no era contradictoria con esa centuria donde la duda asomaba los colmillos amenazando los cimientos de una recia cultura bizantina. Había un conflicto entre la realidad y el imaginario.

Ese era el marco en el cual, no sólo valores, principios y límites se ponían en el tapete, sino las propias formas físicas, psíquicas, de los hombres, de la humanidad, de la tierra.

Planes, conquistas, negocios y plegarias; todo resultaba válido para legitimar una verdad necesaria. Sobre esas formas, dimensiones, volúmenes, se asienta la discusión de fondo en la Europa ilustrada, a comienzos del siglo XVI. Repentinamente, el viaje de Magallanes pasa a cotizarse. Aunque impensadamente entonces, es comprensible hoy suponer que la incertidumbre general impulsaba un viaje comprobatorio de las cosas. Empujar ese barco era, en cierto modo, ofrecer un sacrificio humano al dios de la verdad.

La expedición que volviera al punto de partida reapareciendo por el horizonte opuesto al cual había partido, comenzaría a hilvanar la razón de un pueblo con la razón de la ciencia y permitir que más personas comunes e iletradas pudiesen "geo-grafiarse" la ubicación del ser humano en el globo, comprendiendo aunque con dificultad que, aun parados sobre lo que nos parece un plano, estamos parados sobre lo que, a gran escala, es una esfera.

La compleja obra de Magallanes –cultural, histórica, científica– empezó y se desarrolló con renuncias; hubo de "cambiar de rey", embarcar espías, desembarcar tripulantes, ejecutar oficiales propios… La empresa, a lo largo de su desarrollo y desde su preparación, fue usina de conjuras.

No extraña entonces que la inspiración de Magallanes produzca el capítulo místico donde se ofrece a la muerte como un niño que se entrega a su padre, abandonado de sí mismo; como un creyente se da a su dios.

Quizás Magallanes ya no tenía otra misión y eligió escribirla con su sangre, confiando en la trascendencia que ya incubaba en la idea de su misión. Místicamente empeñado en la tarea que se había propuesto, dejó atrás a su esposa Beatriz Barbosa, con quien se había casado dos años antes y tenía un hijo llamado Rodrigo.

El dramático final del expedicionario parece estar en sintonía con una vida de contraluces, de aguafuertes, de desprendimientos, empezando por el de su propia noción de pertenencia territorial.

En septiembre de 1519, queda finalmente dispuesta en el puerto de Sanlúcar de Barrameda la flota completa, compuesta por casi doscientos setenta

hombres. De esta población los españoles eran apenas la mitad. Se han embarcado italianos, franceses, alemanes, flamencos, moros negros, portugueses y hasta un inglés.

Provistos de reservas suficientes para sobrevivir dos años en el mar, los cinco barcos, con un promedio de cincuenta hombres por tripulación, eran apenas unas migas de pan en la inmensidad del agua. Pensar estas proporciones da una dimensión de esta travesía.

Otro Ícaro partía a consumirse, al calor implacable de su verdad.