

JUAN CABAL

CARABELAS DE ESPAÑA



VIAJES Y DESCUBRIMIENTOS
MARAVILLOSOS DE LOS NAVEGANTES
ESPAÑOLES DE LOS SIGLOS XVYXVI

LOS HERMANOS PINZÓN
JUANA DE LA COSA, DIAZ DE SOLÍS
JUAN SEBASTIÁN ELCANO

Juventud

400-

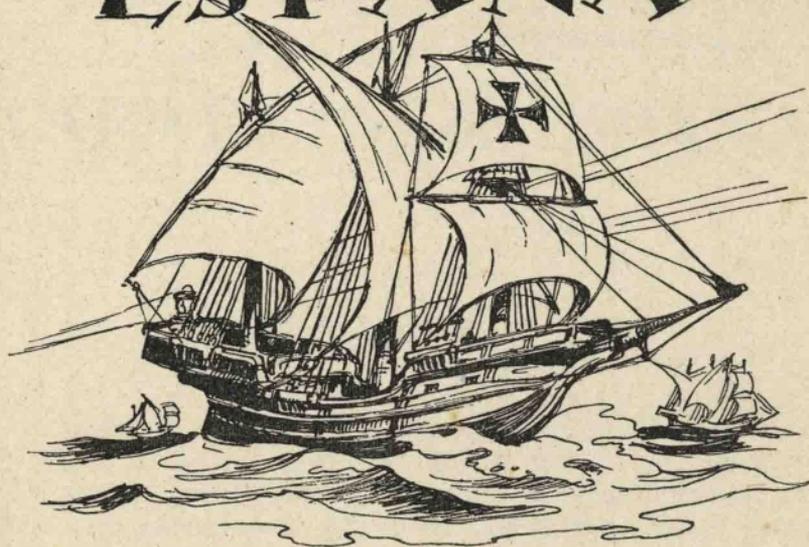
CARABELAS DE ESPAÑA



Registro Nº R 34128

BIBLIOTECA
SEDE IBEROAMERICANA
UNIA

JUAN CABAL
**CARABELAS
DE
ESPAÑA**



**EDITORIAL JUVENTUD
BARCELONA**

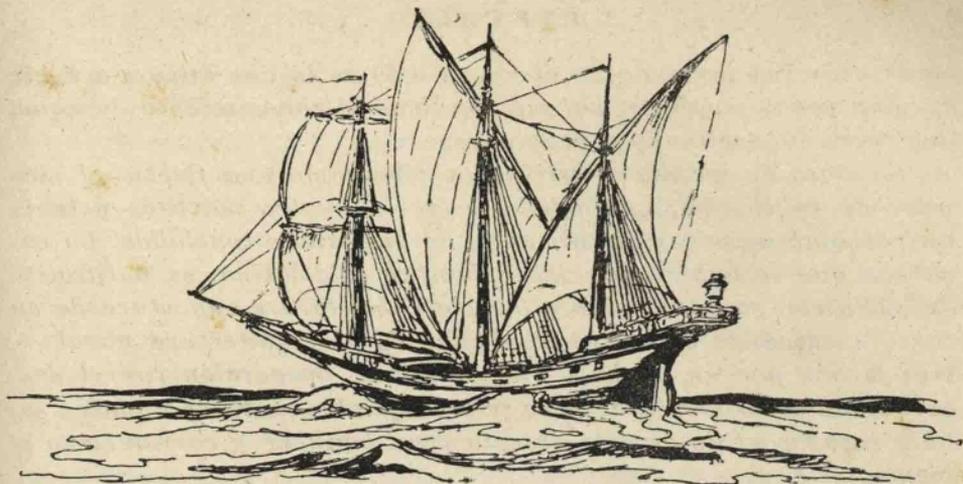
un
i Universidad
Internacional
de Andalucía
A

ES PROPIEDAD

Primera edición, julio 1942

IMPRESO EN ESPAÑA

Imprenta Clarasó; Villarroel, 17. - Barcelona



CARABELAS DE ESPAÑA

PREFACIO

LA carabela es la nave que sirvió a nuestros marinos de los siglos XV y XVI para ensanchar el mundo con sus descubrimientos maravillosos. Antes que los españoles la habían utilizado los portugueses, a quienes corresponde igual prioridad como exploradores de los secretos oceánicos; pero la gloria de descubrir un Nuevo Mundo le estaba reservada a España, y con este suceso trascendental para la civilización, que revela al conocimiento del hombre la unidad geográfica del planeta por éste habitado, la carabela se hace reina de los mares y adquiere una entidad espiritual que la inmortaliza como símbolo.

La historia de los descubrimientos colombinos, que empezamos a conocer desde la infancia, ha difundido tanto la imagen de la carabela que basta nombrarla para que en el acto se represente plásticamente en nuestra imaginación. Ello no obstante, pocas son las personas enteradas de cómo era la carabela con relación a las

otras embarcaciones de su época, y esto es lo que vamos a decir en muy pocas palabras, porque conviene al conocimiento de aquel que se sienta inclinado a seguirnos.

Se trata de un velero estirado y fino como una flecha, el más veloz de su tiempo, que arbolaba tres o cuatro mástiles y tenía un porte no mayor, generalmente, de doscientas toneladas. La carabela, que se había aparejado siempre a la latina, se naturalizó española con su adaptación a la vela redonda. La angostura de su casco, rompiendo con la regla clásica de la arquitectura naval — tres largos por un ancho, — no guardaba proporción con el desarrollo de su arboladura; pero parece que los marineros audaces sabían sacar partido de este defecto para bolinear y correr como el viento.

Ahora bien: buscando un título para este libro, consagrado a los viajes y aventuras de algunos de nuestros navegantes más famosos, entre los que llenaron las páginas de la Geografía con sus descubrimientos, no hemos encontrado ninguno más expresivo ni que mejor se ajustara al tema aquí tratado que el de Carabelas de España. En efecto, apenas retornados a Palos de Moguer los navichuelos que rompieron el misterio del Mar de las Tinieblas, España empieza a lanzar carabelas a lo desconocido y ya no se detiene en esta tarea, que será la culminante de su historia, hasta ver cumplido su destino. Las carabelas exploradoras son proyectadas hacia todas las regiones ignotas del planeta y parten raudas como gaviotas que tendieran su vuelo al infinito. Hinchadas sus velas por el viento y la inspiración de sus pilotos, esas naves van a plantar adonde ningún cristiano ha llegado los jalones del imperio español, dando con ello a la humanidad una sensación de hambre de espacio completamente nueva. Y cuando los aborígenes de las tierras descubiertas se sienten bruscamente despertados de su sueño multisecular, la primera imagen que se ofrece a sus ojos de una vida superior por ellos ignorada es una carabela.

Los viajes que se relatan en este libro pertenecen al ciclo de los descubrimientos trascendentales, que empiezan con la magna aventura de Cristóbal Colón y terminan con la vuelta al mundo dada por Juan Sebastián Elcano en su pequeña Victoria. No hemos podido pasar de ahí, aún sintiendo la atracción de otras expediciones excepcionales, porque un libro tiene un número determinado de

páginas al que es forzoso limitarse. Pero, al menos, lo contenido en el nuestro abarca casi todo el reinado de la carabela, que fué efímero. El transporte de fuerzas para la penetración y conquista de las tierras descubiertas, así como el tráfico comercial con las mismas, habían de requerir el empleo de navíos de más porte y mayor seguridad. La carabela domina en un instante de prisa apasionada, de impaciencia febril por penetrar los misterios oceánicos: una vez rasgadas todas las sombras del mar y recorrido el Globo en toda su redondez, la carabela cede el lugar a otros bajeles de nueva invención y desaparece.

Martín Alonso Pinzón, Vicente Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa, Juan Díaz de Solís, Juan Sebastián Elcano, he aquí cinco pilotos de la época colombina cuyas carabelas abrieron a la vitalidad expansiva de su patria perspectivas nunca imaginadas. De Martín Alonso Pinzón se ha podido decir que sin él no habría llegado Colón a ninguna parte; su hermano Vicente Yáñez, compañero del genovés y capitán de la Niña en la inmortal travesía del mar tenebroso, descubre más tarde el Amazonas y el Brasil; Juan de la Cosa, autor del primer mapa que se levanta del Nuevo Mundo, está presente en casi todos los descubrimientos hasta que muere asaeado por los indios; Juan Díaz de Solís, buscando un estrecho para pasar al Pacífico, muere también trágicamente en el río de la Plata, y, en fin, Juan Sebastián Elcano realiza un recorrido portentoso de ochenta mil kilómetros, siendo el primero en comprobar prácticamente la redondez de la Tierra.

Otros grandes descubridores desfilan por nuestro libro, debido a su intervención destacada en los hechos que en el mismo se refieren. Colón, Magallanes, Núñez de Balboa, Alonso de Ojeda, Rodrigo de Bastidas... Por ejemplo: no era posible presentar al lector la figura de Martín Alonso Pinzón sino recordando toda la historia del primer viaje a lo ignoto y estableciendo un parangón entre el capitán de la Pinta y el Almirante de la flota inmortal. En menor escala, algo parecido sucede con Juan Sebastián Elcano y Magallanes.

Adelantándonos a posibles reproches de los suspicaces, que pudieran sospechar en nosotros un prejuicio nacionalista, hemos de advertir que si se observa en este libro cierta propensión a exaltar los héroes españoles en detrimento de sus iguales extranjeros, es

porque la historia más generalizada del Descubrimiento constituye un cúmulo de falsedades que se empezaron a escribir en nuestra misma patria, donde se continuó cultivando el tópico engañoso, por influencias recibidas luego del exterior, durante más de tres siglos. Ahora es distinto. Aquí y en todas partes se ha producido una saludable reacción, a la que, naturalmente, no podíamos nosotros ser insensibles. De modo que rechazamos por adelantado toda imputación gratuita de parcialidad. Siendo nuestro modesto trabajo nada más que un resumen de lecturas, algo así como un reportaje de la historia, porque no podemos presumir de haber hecho ninguna investigación personal, nada hemos escrito que no lleve la garantía de opiniones eminentes.

De aquí se infieren nuestras frecuentes consultas a numerosos textos, si bien no tenemos la pretensión de haber escrito lo que se llama una obra documentada. Sobre todo la bibliografía colombina es inmensa y nosotros estamos muy lejos habernos especializado en su estudio. En este punto, encontramos una particular complacencia en declarar que los autores que de modo más constante nos han acompañado en nuestras vigiliass, han sido españoles: los clásicos en primer lugar — Las Casas, Oviedo, Herrera, López de Gómara — y en seguida Martín Fernández de Navarrete, Cesáreo Fernández Duro, Segundo de Ispizúa y Carlos Pereyra.

Poco más tenemos que añadir. Escribimos este libro en homenaje a la memoria de nuestros héroes del mar, tan injustamente olvidados, y alimentando la ilusión de interesar y conmover al lector con unos retazos de historia verdadera. Si se hubiese malogrado este propósito no será por achaque del tema, que es magnífico, sino a causa de nuestra escasa habilidad.

JUAN CABAL



MARTÍN ALONSO PINZÓN

I

INJUSTICIAS DE LA HISTORIA

ALGUIEN ha dicho de Martín Alonso Pinzón que “es el primer desventurado entre las víctimas del descubrimiento del Nuevo Mundo”.

Hecho tan grandioso como fué el sacar de las tinieblas tierras y mares cuya existencia desconocía la Cristiandad, no pudo producirse sin dolor, sin violencias dramáticas, sin desgarros sangrientos. Estaba el orbe dividido en dos partes, cada una de las cuales ignoraba que existiera la otra mitad. Romper el misterio que las separaba era como realizar la unidad material del género humano. El alumbramiento del Nuevo Mundo, que sacaba el antiguo al mismo tiempo de su aislamiento y su ignorancia, era por esto comparable a la Creación. Y no hay parto sin dolor y sin sangre.

El descubrimiento y exploración del Nuevo Mundo consumiría los hombres a miles, a millones, y entre los inmolados corres-

ponde el primer lugar, por orden cronológico y también por la clase y la magnitud de su desgracia, que se continuó hasta ultratumba, a Martín Alonso Pinzón.

Es un caso de desventura muy singular, sin el aparato dramático con que se acompañan la vida y la muerte de los otros héroes de la misma epopeya; pero pocas veces se habrá ensañado el destino en un hombre con tanto refinamiento.

El intrépido marino de Palos de Moguer, jefe de la numerosa familia de los Pinzones, fué, si vale decirlo así, el realizador técnico del descubrimiento. Pudo haber sido hasta el Descubridor, pues se atravesó Colón en su camino cuando él estaba preparando una empresa de igual carácter que la proyectada por el genovés, y alientos no le faltaban para llevarla a feliz término, como pudo verse más tarde. Pero, esto aparte, quien organizó, dirigió, instruyó, alentó y condujo hasta el fin a la afortunada expedición colombina, fué Martín Alonso Pinzón, que puso en ello su dinero, su experiencia de navegante, el caudal de sus estudios náuticos, su entusiasmo patriótico, su voluntad inquebrantable, su prestigio y, en fin, todo el fuego de su corazón heroico.

¿Qué hubiera hecho Colón sin la ayuda preciosa y múltiple del gran piloto andaluz? Los que le acompañaron en su travesía inolvidable opinaban que ni siquiera habría podido embarcar, cuanto menos llegar a buen puerto. Es un parecer que comparten muchos historiadores, sobre todo entre los más modernos. Martín Alonso Pinzón es, al lado del Descubridor, como un enviado de la Providencia, con una capacidad excepcional para vencer obstáculos y dificultades de todo género. ¿Faltan barcos para acometer empresa de tanta envergadura como es la de penetrar el misterio oceánico? Pinzón aporta el suyo y consigue otros dos que pertenecen a sus parientes y amigos. ¿Resultan insuficientes los recursos económicos facilitados por la Corona y los prestamistas judíos? Pinzón rebaña en sus arcas y saca hasta el último escudo, comprometiendo en la empresa cuanto posee. ¿Se necesitan hombres entendidos en el arte de marear, con larga experiencia del oficio, dotes de mando y un valor a toda prueba? Pinzón sobresale entre los mejores capitanes, y, atraídos por su amistad o su fama, vienen otros que son tan buenos como él. ¿Ocurre que, en el momento crítico del embarque, se resisten las

tripulaciones a dejarse conducir por un almirante extranjero? Pinzón sale fiador del mismo y carga con toda la responsabilidad, resolviéndose así el conflicto. Durante el largo y peligroso viaje, el más imponente que se haya emprendido jamás, se producirán averías en las carabelas, que sólo Pinzón, con su pericia, sería capaz de remediar. Y, por último, cuando los marineros de la *Santa María*, después de dos meses de navegación, pierden la última esperanza de encontrar tierra y se resisten a seguir; cuando desfallece asimismo el corazón del almirante, que se inclina por abandonar la empresa y volver a España, Pinzón impone su autoridad e infunde a todos los decaídos el ánimo necesario para seguir adelante.

La gloria del descubrimiento debía haberse repartido equitativamente entre el genovés y el onubense si hubiera en el mundo justicia para estas cosas. Pero la gloria la administra el azar caprichoso y no depende tanto del merecimiento como de circunstancias fortuitas, siempre imprevisibles. El destino implacable venía preparando a Martín Alonso Pinzón una celada inicua: cuando regresaba a la patria, agotado por los esfuerzos sobrehumanos que hubo de realizar para ver finalmente coronada por el éxito la inmortal aventura, enfermó gravemente. No le sería permitido ni siquiera gozar de la alegría de su triunfo. Retornado a su Puerto de Palos, murió en el convento de la Rábida mientras Colón era recibido apoteósicamente en Barcelona por los Reyes Católicos.

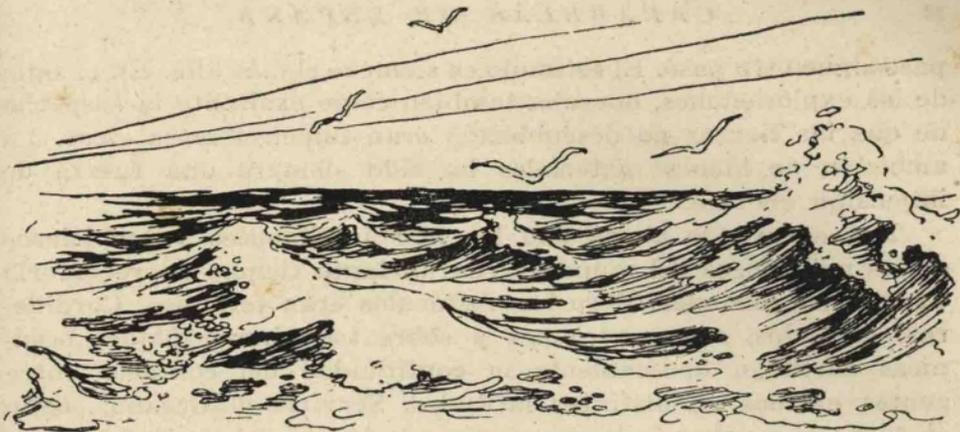
A oídos de la Reina Isabel habían llegado informes precisos sobre los méritos de Martín Alonso Pinzón; pero cuando le envió a buscar para premiarle, ya el piloto admirable había muerto. Su nombre cayó por esto en el olvido. ¡Y si al menos le hubieran dejado en él que descansara! Pero se apagó su recuerdo para volver a encender bajo el hierro candente del más ominoso de los estigmas. Una historia contrahecha, absurda, fantástica, en cuya elaboración intervinieron más literatos y poetas que hombres de estudio; una historia que comenzaron a escribir el propio Colón, su hijo Fernando y su amigo más íntimo, Fray Bartolomé de las Casas; una historia, por consiguiente, apasionada y parcial, que, andando el tiempo, exaltaría la imaginación de los románticos y los parnasianos, así como la de los políticos animados por

un espíritu *progresista*, hizo de Martín Alonso un traidor. Un traidor de melodrama, muy espectacular y solapado, movido por toda suerte de malas pasiones y perfidias, que ya Lope de Vega — ¡un príncipe de la literatura española! — llevó al teatro de su tiempo.

La historia hoy generalizada de la aventura colombina no es la más verídica. Pesan sobre ella cuatro siglos de falsedades, la mayor parte inventadas con toda buena fe. Y la memoria gloriosa de Martín Alonso Pinzón no se comenzó a reivindicar hasta las postrimerías del siglo XIX. Fueron removidas las probanzas de los pleitos habidos entre los herederos de Colón y la Corona de Castilla, que proyectan sobre la figura del piloto de Palos de Moguer una luz reparadora de injusticias seculares. Un ilustre marino, el capitán de corbeta D. Cesáreo Fernández Duro, fué a hurgar en los archivos, buscando la verdad que devolvería a Pinzón los honores que le son debidos.

Pero ya la epopeya del descubrimiento del Nuevo Mundo, aunque sigue apasionando a los historiadores, no enciende, como en otro tiempo, la inspiración de los poetas, que son los que llegan directamente al corazón del pueblo. Lo que escribieron los Washington Irving, los Lamartine, los Roselly de Lorgues, escrito queda. ¡Si se consiguiera borrarlo de la memoria de las gentes! Será necesaria la publicación de centenares de libros, vertidos a todas las lenguas que se hablan en el mundo, para conseguirlo.





II

EL MISTERIO OCEÁNICO

PARA que el lector se haga cargo de la cortedad de los conocimientos geográficos que se tenían en el siglo XV, citaremos una frase muy expresiva que hemos leído en un libro anglo-americano. “Todos los sabios contemporáneos de Colón — dice — sabían de la topografía del mundo menos de lo que sabe hoy un colegial de doce años.”

Exacto. No podían saber del mundo nada más de lo que del mismo se había descubierto. Esto salta a la vista y parece una perogrullada. Se debe decir así, sin embargo, para mayor claridad.

Pero no sólo se habla de lo que se conoce. El hombre tiene imaginación y curiosidad, que le empujan, con impulso continuamente renovado, hacia lo desconocido para penetrar sus secretos. El afán de saber es insaciable, y en este afán, en esta inquietud profunda, generadora de los más grandes heroísmos, está el origen de todo progreso humano.

El gran incentivo para los descubrimientos geográficos fueron las relaciones de viajes y los viajes mismos. ¿Podía suceder de otro modo? Un descubrimiento lleva a otro descubrimiento como a un

paso sigue otro paso. El estímulo es siempre el más allá. En el siglo de las exploraciones, operaba también como excitante la sospecha de que las tierras no descubiertas eran inmensamente ricas. La ambición de bienes materiales ha sido siempre una fuerza de impulsión enorme.

Nos sorprende ahora que los más inteligentes y ambiciosos de los pobladores del mundo tardaran tanto tiempo en recorrerlo en toda su redondez. Pero los obstáculos eran terribles. Cordilleras, desiertos, selvas vírgenes y sobre todo inmensidades oceánicas cortaban bruscamente la continuidad del contacto entre gentes nacidas en distintas latitudes. Serviría el Océano, según se fuera ensanchando la geografía con los descubrimientos, para facilitar las comunicaciones a través de grandes distancias; pero entretanto persistiera la ignorancia de lo que guardaba en su seno pavoroso, intervenía como potencia disgregante del universo.

Dominar la inmensa masa de mar interpuesta entre lo conocido y lo ignorado, eso era lo que se necesitaba para tener el mundo en la mano. Detenían la conquista oceánica dificultades y peligros innumerables. Pero, por lo que concierne a estos últimos, eran más imaginarios que efectivos. En este punto la imaginación humana dejaba de ser estímulo para convertirse en freno. ¿Las regiones del globo no descubiertas serían habitables? Y el piélagos misterioso ¿tendría límites? Se hablaba de tinieblas; de monstruos ingentes como montañas; de una garra gigantesca de Satán, emergiendo de las aguas negras para señalar el camino del infierno. ¿No faltaría también el aire? La preocupación predominante, sin embargo, nacía del miedo a la sombra, miedo común a todas las razas, las del mundo conocido y las del otro. Se cuenta en un manuscrito árabe del siglo XII la odisea de unos navegantes aventureros que, lanzados a explorar por su cuenta, arribaron a una isla habitada por salvajes cuando ya estaban a punto de perecer. Enterado el cacique de los isleños de que aquellos extranjeros de aspecto mísero buscaban los límites del mar, les dió a entender, sabe Dios cómo, que su padre había querido también penetrar el misterio oceánico; pero, después de larga y penosa navegación, llegó a un punto muy distante desde donde se vió obligado a retroceder, porque empezaba el cielo a ensombrecerse.

Los árabes, junto con los escandinavos, los catalanes, los vascos y los bretones, fueron los primeros en lanzarse intrépidamente hacia el misterio, no por curiosidad, sino por codicia, empujados por una sed de riquezas que el misterio excitaba. De los escandinavos se asegura que vieron tierras americanas algunas centurias antes que Colón. No fueron los únicos en adelantarse al Descubridor. Gentes de distintas razas hicieron lo mismo que los escandinavos: llegar a la virgen América sin penetrarla, sin descubrirla, sin incorporarla a la geografía universal, porque empresa de tanta envergadura no podía ser obra de la casualidad ni del arrojo de unos cuantos individuos, sino hazaña gigantesca de todo un pueblo, y aún de varios pueblos, entregados apasionadamente a un esfuerzo sistemático y secular.

La revolución geográfica realizada a partir de la gran aventura colombina venía preparándose de mucho tiempo atrás, sobre todo por el impulso dado a las exploraciones por los portugueses, que fueron los primeros en sistematizarlas. De la Academia Náutica de Sagres, fundada y dirigida por el príncipe D. Enrique el *Navegante*, parten las iniciativas que conducirán a descubrir toda la costa occidental del Africa, rodeando la cual buscaban los exploradores el paso a las Indias. Los lusitanos descubren numerosas islas, entre ellas Madeira y las Azores, que son puntos avanzados en las rutas abiertas en el mar por occidente. Alumbrados por el genio de un príncipe sabio, que preside los afanes marineros de su pueblo desde el cabo de San Vicente, donde tiene su observatorio y su residencia, los exploradores salidos de Portugal van profundizando cada vez con más audacia en lo desconocido. Su ejemplo despierta sentimientos de emulación en España, que habrá de abrasarse en esta nueva ansiedad.

Las repercusiones del Renacimiento no pudieron ser extrañas a una tan intensa agitación. Vienen los sucesos trascendentales cuando deben venir, en su punto de madurez. Si Colón hubiese tardado algunos años más en hacer su aparición en la historia, probablemente no tendría hoy el lugar que tiene en ella. De todos modos se habría descubierto lo que estaba por descubrir de la superficie del globo, sin retraso sensible en el tiempo. Sacudida la parálisis de la Edad Media, despertada la inteligencia humana de un sopor multiseccular, los impulsores del Renacimiento pro-

yectaban sus luces en todas direcciones, y, entre las muchas inquietudes comunicadas a su viejo mundo, le hicieron sentir la necesidad de ensancharse.

De ahí se derivaba una misión que correspondía a los enérgicos antes que a los estudiosos. Pero los estudiosos no dejaron de aportar a la empresa exploradora una ayuda estimable. Por ejemplo: habían ya convenido en que el mundo era redondo como una naranja. *Mundi formam omnes fere consentint retundum esse*, decía en 1477 Silvio Piccolimini, que fué Papa con el nombre de Pío II. Sobre la forma esférica de nuestro planeta no quedaba la menor duda. En cambio, se equivocaron los cosmógrafos del siglo XV respecto a su tamaño, que calculaban una tercera parte menor del que realmente tiene. La controversia de Colón con los doctos frailes de la Universidad de Salamanca, a quienes quería convencer de la esfericidad de la Tierra, que ellos rechazaban, es una leyenda. Ya en el famoso *Libro de las maravillas*, de Juan de Mandeville, donde se fija la situación geográfica del Paraíso Terrenal, mezcla la más enrevesada de los conocimientos ciertos con la fantasía, se describe un viaje de circunvalación alrededor del mundo. Véase cómo:

“Un hombre de nuestra tierra — dice Mandeville — se partió a ver el mundo en un tiempo, y se pasó para las Indias, y llegó en más de cinco mil islas, e tanto rodeó el mundo por grandes tiempos, que él falló una isla donde oyó hablar su lenguaje y tocar los bueyes diciendo tales palabras como facían en su tierra. De lo cual él se maravilló mucho, por cuanto él no podía pensar cómo esto pudiera ser, mas yo vos digo que él había tanto ido y andado por tierra y por mar, que había rodeado todo el mundo y habíase tornado a su tierra, aunque él no hobiese conocimiento desto.”

El castellano antiguo corresponde a la edición española de 1524. Pero el libro fué escrito en el siglo XIV, es decir, mucho antes del nacimiento de Cristóbal Colón. Y en el mismo año en que partió del Puerto de Palos la gloriosa expedición colombina, Martín Behaim, considerado por sus compatriotas como el Marco Polo alemán, construía en Nuremberg una pintoresca reproducción del globo terráqueo.

El descubrimiento de la redondez de la Tierra no contribuyó

ni mucho ni poco a disipar los temores que inspiraba la navegación por el Océano. Los aumentó más bien. Se decía que si los barcos avanzaban demasiado lejos por la superficie de la esfera, se precipitarían fatalmente en el vacío. Nada se sabía entonces de la ley de gravitación.

Bien templada el alma habrían de tener los que se arriesgaran, metidos en frágiles navíchuelos, a desafiar los peligros del llamado mar tenebroso, que tenía superpuesto otro océano de prejuicios y supersticiones. Nada asusta tanto como lo desconocido. Es un espanto instintivo que sienten lo mismo el hombre y la bestia. Verdad es que de igual modo que se imaginaban regiones pobladas de saurios colosales, capaces de barrer a toda una armada de un solo coletazo, y grifos horripilantes, bramando en la obscuridad de la noche sin fin, y garras del demonio y saltos de las naves en el espacio, también se presentían tierras de promisión, islas de ensueño, verdes como la esmeralda, sembradas de flores y henchidas de especias aromáticas, con yacimientos auríferos, minas de diamante y criaderos de madreperlas.

Insistimos en destacar el valor de los nuevos argonautas, que, a su modo, irían también a la conquista del vellocino de oro, porque el valor era el primer elemento para la exploración. La sabiduría del siglo XV, que en su concepción geográfica del universo se mantenía tan limitada como vacilante, sólo había añadido a los conocimientos heredados de Aristóteles, de Plinio, de Estrabón, de Tolomeo, su convicción de que la forma de nuestro planeta era esférica. Y cuando se ponía a estructurar tierras y a repartir islas y continentes por la superficie del globo, todo eran conjeturas y tanteos propensos al error y al dislate. Serían los exploradores, hombres de acción, quienes instruirían con sus descubrimientos a los sabios sedentarios. Así el globo de Martín Behaim, que resume plásticamente los conocimientos geográficos de la época, es la obra de un viajero que, sin olvidar a sus clásicos, se atiene a la propia experiencia, a la narración de Marco Polo — otro trotamundos fantástico como Mandeville — y a los descubrimientos de los portugueses.

Los exploradores contaban, pues, con escasos instrumentos auxiliares. Uno, sin embargo, era precioso para la navegación de altura: la brújula, invención del siglo XIII, que no se generalizó

hasta el xiv. Ya en las Partidas de Alfonso *el Sabio* se hace referencia a la brújula. También la menciona Raimundo Lulio. Tenían, además, los navegantes del tiempo de Behaim el astrolabio, precursor de nuestro sextante. Los mapas por fuerza habían de ser muy deficientes. Pero, por muy buenos que hubiesen sido, ¿de qué iban a servir en un mar no explorado? La carta náutica, que indica rumbos y distancias, vientos y corrientes, promontorios y abrigos, no facilitaría a los pilotos la menor indicación cierta apenas traspusieran los umbrales del misterio. ¿Y la geográfica? ¡Pero si eran los exploradores quienes hacían la geografía!

No se despreciaban, sin embargo, las noticias, falsas muchas veces, contenidas en los mapas. Por el contrario, eran éstos buscados afanosamente y pagados a muy alto precio, circunstancia que desarrolló una gran actividad cartográfica en los pueblos marineros. Pese a su manifiesta inseguridad, de tarde en tarde los mapas demostraban que no habían sido hechos a capricho, aunque discreparan entre sí, y por esto eran necesarios tantos. Tierras descubiertas muchos años después de la confección de esas cartas de navegar, estaban señaladas en ellas. ¿Es que las habían adivinado los cartógrafos? No, naturalmente. Éstos recogían las enseñanzas de los antiguos, adicionando a las mismas las aportaciones de la tradición marinera y los informes de navegantes empujados por aires de tormenta a playas desconocidas que no volvían a ser encontradas.

Así, por ejemplo, señalaban los mapas la situación de la Antilla y del Brasil, confundido este último con una isla. Pero existían, en efecto, el país brasileño y el archipiélago antillano. En torno de la Antilla, especialmente, se había formado una tradición que en el siglo xv era ya muy antigua. Decíase que, después que los moros invadieron a España, no se sabía cómo fueron a parar a la Antilla un obispo portugués y otros seis españoles, junto con otros muchos cristianos, hombres y mujeres, que se establecieron allí por ser la tierra fértil y abundar en ella el oro y las esencias aromáticas.

El sentimiento religioso de la época cubría con un velo de leyenda estas perspectivas geográficas. Así el reino llamado del Preste Juan — perdido en unas Indias indeterminadas, que buscara Colón por Occidente — atraía como país cristiano, hasta el

punto de haber hecho soñar a D. Enrique el *Navegante* con aliarse con el Preste Juan para emprender la reconquista del Santo Sepulcro. Ahora bien: las Indias aquellas tan nebulosas no eran ni más ni menos que la antigua Etiopía, evangelizada por San Frumencio trescientos años más tarde del nacimiento de Cristo. Y el fabuloso Preste Juan era el Negus.

Verdad es que, descontados los países ribereños del Mediterráneo, todo el Oriente flotaba entre nubes para el habitante de la Europa occidental, que divagaba hablando de las Indias del Preste Juan; del mar de las cinco mil islas, el Pacífico; de Cipango, el Japón; de Catay, la China, y del Gran Kan de Tartaria.

De todos modos, hay un hecho de suma importancia histórica que no se puede pasar en silencio. Los hombres sabios de la época estaban todos conformes en que en el mar tenebroso *había tierra hacia occidente*. Unos decían que algunas islas, otros que muchas; pero todos convenían en que había tierra. Colón nada les revelaría que pudiese sorprenderles. El sorprendido pudo haber sido él al encontrar un nuevo continente que no buscaba. Aunque no lo fué porque había de morir pensando haber llegado a las Indias orientales.

Esta era la situación, expuesta aquí esquemáticamente, de los conocimientos geográficos del siglo XV y de la pobreza de los medios con que contaban los navegantes para emprender la exploración más trascendental que registra la Historia. Rasgado el misterio oceánico por los espolones de las carabelas colombinas, el mundo sería descubierto en su integridad, penetrado en todas direcciones y recorrido en toda su superficie. Empresa de titanes, cuya iniciativa tomaría España para su gloria eterna.





III

PALOS DE MOGUER

HUBIERA bastado la proximidad de Portugal, centro de estudios cosmográficos y de actividades marítimas de altura, para encender el entusiasmo que los vecinos de Palos de Moguer sentían por las cosas del mar. Pero, en realidad, no hacía falta esa influencia que el contacto fronterizo facilitaba. Los hombres nacidos en la región que embrazan el Tinto y el Odiel habrían vivido igualmente de cara al Océano, atracción irresistible en un país donde la tierra, arenosa y pobre, tiene poco que ofrecer. La tierra les arrojaba al mar y el mar se entraba en la tierra por la ría. Aquellos hombres criados entre bancos de arena, dunas y marismas, que habían chapoteado en las playas y los canales desde que andaban a gatas y a quienes la tierra no sonreía sino a través de unas viñas y huertas escuálidas, habían de ser por fuerza gente marinera y brava. Estaban más seguros flotando sobre cuatro tablas, en medio del fragor de las tempestades, que al hincar su planta en los arenales donde veían jugar a sus hijos, semejantes por sus costumbres a los crustáceos.

Hombres de Huelva, del Puerto de San Juan, de Moguer, de Palos, todos sentían el embrujamiento del más allá en el piélago agitado y sombrío, todos se habían formado en la lucha con el mar y los vientos, todos tenían el espíritu aventurero y eran audaces hasta arrojarse sobre el peligro para cabalgar en sus lomos.

El mar había hecho del Puerto de Palos una villa floreciente y próspera. Hundida en una cañada, envuelta en el embozo de sus colinas tristes, en contraste con la posición de Moguer, que explora el horizonte oceánico empinándose sobre una altura, la vida de los habitantes de Palos era un hervidero de actividades, de ambiciones, de proyectos, de sueños, hasta de rebeldías, pues varias veces hubo de acudir la autoridad de la Corona a detener los excesos de aquella gente bronca y propensa al desmán, resabiada por las costumbres anárquicas del reinado de Enrique IV y envanecida por el resultado halagüeño de sus empresas.

El Puerto de Palos era el centro de una pequeña región andaluza donde se producían los marineros más intrépidos de España, muchos dedicados al contrabando y bastantes propietarios de galeones, carracas y carabelas que conocían muy bien los portugueses por los disgustos que les daban. A veces la propiedad de un velero estaba repartida entre varios de sus tripulantes, que la habían adquirido en cooperación, para luego repartirse también equitativamente los beneficios que rendía al final de sus viajes. Y así se improvisaban fortunas, que eran un estímulo hasta para los más pobres.

Los progresos del tráfico hicieron necesaria la instalación de astilleros donde se construían embarcaciones de gran porte. Parecía la villa lanzada en veloz carrera hacia un porvenir brillante. Y se lo debería todo al mar. Las naves se balanceaban orgullosas en el playazo extendido frente al blanco caserío y en el estero de las Estacas, condenado a cegarse con la acción del tiempo. Cuando había operaciones de carga y descarga, casi toda la población se agolpaba en el puerto. Entraban las carretas en el mar, hasta pegarse al costado de los carracones, y pululaban los ganapanes en su alrededor, cargando barricas y fardales. Aquel día corría a chorros el vino en las tabernas, henchidas de parroquianos rumbosos y alborotados.

El marinero había de ser al mismo tiempo hombre de guerra,

porque se jugaba la vida en cada viaje. Casi todos los barcos mercantes iban armados para defenderse de los piratas y corsarios que infestaban los mares. Y surgían pendencias entre los navegantes españoles y portugueses que se convertían a veces en abordajes sangrientos. Por esto la primera cualidad requerida para vivir del mar era el arrojo, revalorado en los mejores por la experiencia y la pericia. Los hombres de Palos de Moguer, borrascosos de por sí, eran propensos a todo género de temeridades y por sólo la sonrisa de una moza, o por un vaso de aguardiente, tiraban del cuchillo; pero también eran buenos cristianos y muy devotos de Nuestra Señora de los Milagros, que se veneraba en el monasterio de la Rábida, distante una legua del puerto.

Los frailes franciscanos guardaban como un tesoro aquella santa imagen de mármol policromado, que, según la tradición, había sido labrada por San Lucas. Cuando la invasión árabe de España, los monjes de la Rábida, temiendo que la milagrosa imagen de la Virgen, amparo de los pescadores y de toda la gente de mar, fuera a caer en manos de los infieles, que la hubieran profanado, prefirieron arrojarla a la ría. Pero pasaron los años y los siglos, ocho siglos de guerra contra el sarraceno aborrecido, y cuando ya los moros habían sido barridos de casi todo el territorio español y estaban con un pie en Andalucía y otro levantado sobre el mar, una gloriosa mañana invernal, la del 8 de diciembre de 1472, los pescadores que habían echado sus redes en un lugar denominado La Morla, cerca del puerto de Huelva, sacaron del agua, envuelta entre una multitud de pescados cuyas escamas brillaban como plata bruñida, la imagen nunca olvidada. Faltaba la mitad del cuerpo del Niño Jesús, de la cintura para arriba. Pero los pescadores, conmovidos en su fe, volvieron a echar las redes, esperando que Dios completaría el milagro, como así sucedió: la parte que faltaba fué encontrada igualmente. Y añade la tradición que al juntar el Padre Juan Bautista Pedroso las dos mitades del Niño Redentor, quedaron éstas unidas sin dejar la menor señal de haber estado nunca separadas...

Entre las familias ricas del Puerto de Palos prevalecía, por su fortuna y por el número de sus individuos, la de los Pinzones, repartida en varias ramas y extraordinariamente frondosa. Los Pinzones principales eran Martín Alonso, el más autorizado de

todos y el más rico; sus hijos; sus hermanos Francisco Martín y Vicente Yáñez Pinzón; otro que llamaban Diego Martín *el Viejo*; Bartolomé Martín Pinzón, primogénito del anterior, y Arias Martín Pinzón, todos marinos y negociantes. Algunos mandaban barcos de su propiedad y otros eran pilotos o maestros. Entre todos venían a tener de hecho, si no de derecho, bajo sus órdenes a casi toda la población masculina de Palos.

Otra familia parecida a la de los Pinzones, por su arraigo y su pujanza, había en Moguer, la llamada de los Niños, también navegantes. Pero ésta se encontraba, con relación a los Pinzones de la villa vecina, en manifiesta inferioridad numérica. Ni estaba tan extendida ni gozaba de igual prestigio, aunque detrás de un Pinzón marchaba siempre un Niño pisándole los talones.

Esta circunstancia no se consigna para dar a entender que Niños y Pinzones tuvieran que ser necesariamente rivales y menos enemigos. La familia Pinzón llevaba tanta ventaja a todas las demás, comprendidas las mejor acomodadas y más influyentes, que, siquiera fuese sólo por el renombre de sus miembros más destacados, Martín Alonso Pinzón y Vicente Yáñez Pinzón — renombre que hacía llegar sus ecos más allá de la frontera y a otras regiones marítimas de España, — no admitía de ningún modo la paridad. Los Pinzones se llevaban bien con los poderosos y con los humildes de su pequeño mundo onubense. A veces se asociaban con otros armadores para un viaje que requería la inversión de cantidades muy crecidas o naves de un tonelaje superior al de las suyas. Tenían amigos en Moguer y en Huelva que les hubieran confiado todo su capital. Los tenían igualmente en Sevilla y otros puertos españoles, así como en el vecino reino lusitano.

El que más contribuía a sostener el crédito de la tribu era Martín Alonso, considerado por iguales y subalternos, entre sus paisanos de Onubia, como el primer marino de España. Había navegado mucho y con suerte. Sus correrías por el Mediterráneo y sobre todo los viajes hechos a la costa occidental africana, desafiando el celo feroz de los portugueses, que hacían pagar caras las intromisiones en sus dominios, le valieron una gran fortuna.

El tráfico con la costa africana era muy lucrativo, aunque de resultados inciertos. A los peligros de la navegación se sumaba la indicada resistencia de los lusitanos a compartir con gentes de

otro país la explotación de tierras por ellos descubiertas. No podía haber allí otro tráfico que el suyo. Y defendían este derecho hasta los últimos extremos, habiéndose reñido por esta causa formidables batallas. Algunos barcos españoles se perdían; otros eran apresados, sin que se volviera a tener noticia de sus tripulaciones.

Pero Martín Alonso estaba libre de estos percances. "No había nave que osara aguardar a la suya." Era un piloto tan hábil que consiguió burlar a sus perseguidores cuantas veces se lo propuso, aunque prefería dar la cara y forzar el encuentro. Al principio los portugueses aceptaban el desafío y se batían encarnizadamente; después, escarmentados y según fué cundiendo entre ellos la fama de invencible conseguida por Martín Alonso Pinzón con sus victorias, se dejaron aconsejar por la prudencia. El marino de Palos iba y venía sin ser apenas molestado.

Tanto aumentó con esto su crédito que empezaron a mirarle los navegantes de Portugal con respeto y algunos hasta buscaban su amistad. Lo que brilla tiene una fuerza de atracción que pocas veces se resiste. Así pudo darse el caso de haberse hecho Martín Alonso con excelentes relaciones entre los que habían sido sus más encarnizados enemigos, mientras sus paisanos, halagados por sus éxitos, que tan alto ponían el nombre de Palos de Moguer, veían ya en él un héroe.

Un héroe del mar, en aquellos tiempos de exploraciones y descubrimientos sensacionales, no podía contentarse con dejar circunscritas sus proezas dentro de una actividad que hasta entonces sólo habían movido los negocios. Gustada una vez la gloria, Martín Alonso Pinzón comprendió que la suya sería efímera y deleznable si no procuraba acrecentarla fuera de la actividad comercial, con un esfuerzo que igualara el de los portugueses descubridores. Tenían éstos razón al mostrarse celosos de los dominios conseguidos a costa de su trabajo, su inteligencia y su sangre. Ancho era el Océano para abrir en él nuevos rumbos. ¿Por qué no intentar cruzarlo por occidente en toda su inmensidad y descubrir así el misterio de sus islas? Se llegaría a Cipango, a Catay, a las Indias tan nombradas del Preste Juan, y se encontraría lo que existiera en lo largo del camino.

Martín Alonso Pinzón había cumplido ya los cincuenta años. Era un marino de larga experiencia y mucho saber. Su pasión

por el mar le había llevado a estudiar todo lo que estudiaban los portugueses y andaba siempre a vueltas con los mapas y con los libros. Pensaba coronar su vida azarosa de aventurero con una empresa grande que dejara larga memoria. No descuidaría nunca sus intereses particulares, porque era interesado; pero, aún sirviendo a un ideal superior, podía al mismo tiempo multiplicar diez o veinte veces su fortuna. ¿No decía todo el mundo que las tierras ignotas del Océano eran inmensamente ricas? ¿No sacaban los portugueses un positivo provecho de sus descubrimientos?

Enterado por referencias de las narraciones de Marco Polo, la fantasía del viajero veneciano excitaba la suya, que debió ser ardiente, como corresponde al temperamento andaluz. Aunque excitantes más poderosos los encontraba en la vida mejor que en los libros. De todos sus viajes volvía con la cabeza llena de lo que había oído contar sobre las islas que el mar inexplorado envolvía con su misterio. Y en su rincón de Huelva tampoco se sabía hablar de otra cosa. De un día a otro se esperaba que alguien tomaría la iniciativa en España, en Portugal o en otra nación cualquiera donde hubiese marinos emprendedores y valientes para correr la gran aventura. El temor de ser adelantado por otros navegantes más resueltos espoleaba a Martín Alonso Pinzón, quien comunicó finalmente a parientes y amigos su propósito de salir a buscar las islas oceánicas. Pero antes iría a Roma, para estudiar los planisferios y otros mapas guardados en la Biblioteca del Vaticano. No era hombre precipitado en sus resoluciones ni de aquellos que todo lo confían al azar. Se prepararía bien antes de lanzarse a una empresa de tanto riesgo, no porque sintiese miedo alguno, aunque sí le preocupaba el que pudiera comprometer con una acción poco meditada sus caudales y su prestigio.

Los proyectos de Martín Alonso, que al ser conocidos por los demás Pinzones provocaron una explosión de entusiasmo, adquirieron al poco tiempo mayor publicidad con motivo de la partida del gran marino para la Ciudad Eterna. A nadie se le ocultaba en el Puerto de Palos la razón de este viaje, aunque Martín Alonso, hombre práctico, aprovecharía la ocasión para hacer en Italia un cambio de mercancías.

Duraba todavía la ausencia del jefe de los Pinzones cuando se presentó en el convento de Santa María de la Rábida un extranje-

ro con trazas de peregrino. Vestía pobremente un hábito muy raído de franciscano y llevaba de la mano un niño de pocos años. Antes de llamar a la puerta del convento, se sentó a descansar, con su pequeño acompañante, en un peldaño de la cruz de piedra levantada a pocos pasos de la santa casa. Sacó entonces de su bolsillo un pañuelo descolorido y nada limpio, que fué pasando primero por la cara del niño y después por la suya propia, no con la intención de secarse el sudor seguramente, pues era una mañana de invierno que el sol no conseguía entibiar, sino para quitarse el polvo del camino. Guardado otra vez el pañuelo, permaneció largo rato contemplando el monasterio, que, por su modestia, más parecía una alquería.

Situada en la cumbre de una colina, sobre el mar, la modesta fábrica, batida por el viento, daba la sensación de soledad que se experimentaría ante la torre de un faro. El lugar era triste como el día invernal, pese a la presencia acogedora de un pequeño pinar y a la profundidad, siempre atrayente, del horizonte marino. ¡Si hubiera sonado al menos la campana de los frailes! En los lugares desiertos, el sonido de una campana, invitando a la oración, hace compañía.

Levantóse, por fin, el extranjero de su peldaño, y lentamente, siempre llevando a su hijo de la mano, se acercó a la puerta del convento. Llamó. Pocos momentos después, se encontraba en el claustro, hablando con el Padre guardián, que acariciaba con dulzura la cabeza del niño. Dijo el vagabundo que venía de Sevilla y se dirigía a Huelva, donde esperaba encontrar unos parientes. Había subido la cuesta del convento en demanda de una obra de caridad. Su hijito estaba muy cansado y se moría de hambre y de sed. ¿No le darían los buenos Padres un poco de agua y un pedazo de pan? ¡El camino había sido tan largo, desde Sevilla, para andar a pie!

No serían más de seis, o más de ocho a lo sumo, los monjes que habitaban el monasterio. Pero contaba éste, además de las celdas, con una hospedería donde el extranjero y su hijo podrían albergarse. ¿Agua y pan solamente? No. Cobijo seguro y un yantar suficiente era lo que los buenos Padres de la Rábida darían a los caminantes, a quienes el guardián invitaba a pasar allí la noche.

Se encontraba aquel día casualmente en el convento el médico

de Palos, García Hernández, siempre gustoso de la compañía de aquellos religiosos, porque, como él, eran aficionados a la ciencia astrológica y a las cosas del mar. El extranjero había declarado ser marino y cosmógrafo, hecho que picó la curiosidad de los frailes y del físico, que, naturalmente, quisieron saber más. No les fué difícil averiguar que el vagabundo acogido a su amparo se llamaba Cristóbal Colón, era de Génova y había estado en tratos con los Reyes Católicos para armar una escuadra exploradora del Océano.

La Providencia debió guiar los pasos del genovés a Santa María de la Rábida, donde, inesperadamente, contra toda previsión — al menos, así parecía, — iba a encontrar las personas que más podían servirle en el apurado trance en que se encontraba. Acababa de ser rechazado su proyecto después de laboriosas negociaciones, prolongadas durante años. ¡Cuánto tiempo perdido! Ahora se iría a Francia, para ofrecer al monarca francés lo que Sus Altezas Isabel y Fernando, mal aconsejadas por asesores envidiosos e ignorantes, no habían sabido estimar. El saber verdadero suele ser objeto de persecuciones implacables. Podía él afirmarlo después de la reciente y dolorosa experiencia. Pero el secreto del mar de las tinieblas estaba en su poder. Si no lo aceptaba tampoco el Rey de Francia, lo aceptaría el de Inglaterra.

En los ojos del italiano ardía el fuego de la fe. Pero al mismo tiempo se reflejaba en su expresión el desaliento propio del hombre que ha luchado largo tiempo por sostener su verdad y que al fin se ve vencido, abandonado de todos, pobre y errante, forzado a buscar nuevos caminos para sus esperanzas. Pensaba dejar a su hijo en Huelva, al cuidado de unos parientes de su mujer, muerta en Portugal, y marcharse en seguida de Castilla, que tan mal trato le daba.

Con la narración de sus desventuras, hecha con mucha elocuencia, lo cual ponía de manifiesto un espíritu cultivado, el extranjero consiguió conmover a los frailes y al físico de Palos. Especialmente dos de los Padres, el prior Fray Juan Pérez, confesor de la Reina, y el astrólogo Fray Antonio de Marchena, que algunos historiadores suponen unidos en una sola persona, se mostraron decididos a proteger al hombre sabio y sin ventura que había puesto Dios en la puerta de su convento. Cristóbal Colón perma-

necería en la Rábida todo el tiempo que fuera necesario, y entretanto se darían los pasos convenientes cerca de los soberanos, hasta conseguir que éstos le volvieran a otorgar su atención. No era tan difícil. Como confesor de la Reina, el Padre prior podía hacer mucho por su parte. Primero escribiría una carta a Su Alteza; después, si las circunstancias lo aconsejaban, iría a verla personalmente.

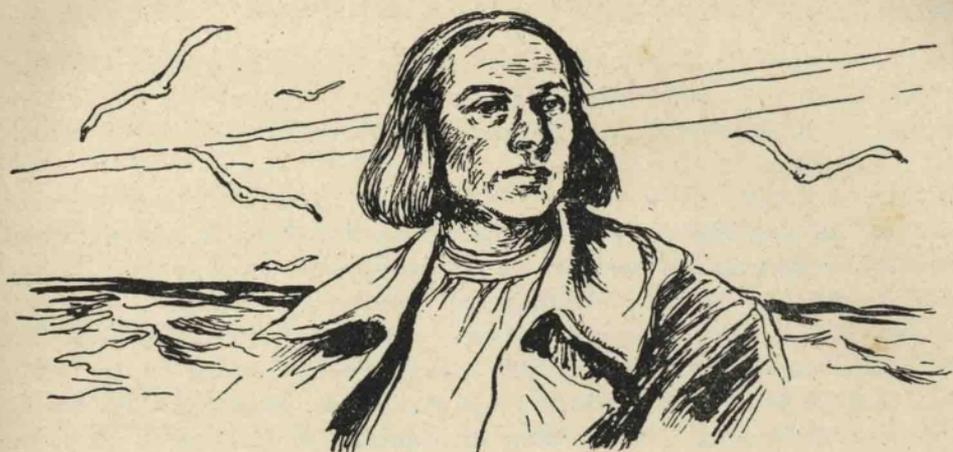
En sucesivas pláticas, el extranjero añadió nuevos detalles a lo referido, convenciendo cada vez más a sus protectores de que no se trataba de un alucinado, aunque podía equivocarse. De todos modos era general la creencia de que había tierras por descubrir en aquel mar inmenso que los ignorantes suponían sin límites. Quizás se dejaba perder una ocasión única para hacer del reinado de Isabel y Fernando el más glorioso de la historia. Los designios del Todopoderoso son impenetrables. Ayudar a Cristóbal Colón y retenerle en España podía hacerse en servicio de Dios y del trono.

La carta a la Reina fué escrita como se había pensado. Con ella partió para Granada, montado en una mula, el piloto de Lepe Sebastián Rodríguez. Las esperanzas del genovés renacían. ¿Cuánto tardaría el mensajero en volver? Tardó catorce días, pero traía una contestación alentadora. La Reina no prometía nada en concreto, aunque deseaba informarse del asunto con todos sus pormenores, y a este efecto disponía que fuera a verla su confesor, dejando a Colón en la Rábida "en seguridad de esperanza".

Más no podía pedir. Colón estaba satisfecho y los frailes rebotaban de alegría. Soñaban ya con ver salir las carabelas exploradoras del mismo puerto de Palos. No había otro con más títulos para ser encargado de preparar la expedición. Buenas naves, astilleros, marinos inteligentes y audaces, gusto por las aventuras... ¡Y la protección de Santa María de la Rábida!

Fray Juan Pérez partió horas después de haber recibido la carta de la Reina. La mula que le llevaría a Granada, dispuesta para medianoche, fué alquilada al vecino de Palos Juan Rodríguez Cabezudo.

Pero nadie en la villa, a excepción del físico García Hernández, sabía el motivo de aquel viaje misterioso del prior.



IV

CRISTÓBAL COLÓN

No permiten el carácter ni las dimensiones de este trabajo estudiar detenidamente la figura histórica de Cristóbal Colón. Pero no se puede escribir sobre el descubrimiento del Nuevo Mundo dejando al Descubridor en la penumbra o concediéndole sólo la atención que se otorga a las figuras secundarias. Algo hay que decir del hombre que fué el primero en la empresa que tendría a Martín Alonso Pinzón por segundo. Es hasta necesario para que se comprenda mejor el infortunio del piloto de Palos de Moguer.

¿Qué clase de hombre era el extranjero a quien tan bondadosamente habían acogido en su convento los frailes de Santa María de la Rábida, brindándole protección en un momento en que, por el resultado negativo de sus gestiones en la corte, por su soledad, por su estado de pobreza y por el desfallecimiento de su ánimo, parecía hundirse en el fracaso?

Era un hombre que, fracasado ya varias veces, no se rendía a la adversidad, y, pasada aquella crisis de postración y de apremio, recobraría rápidamente las fuerzas necesarias para reanudar la lucha. Era un vencido sólo en la apariencia y esperaba to-

davía verse vencedor. Era una voluntad de hierro y también una llama viva por su entusiasmo y por su fe. Pero en este punto terminaba lo mejor de su entidad moral. Lo que sigue es de naturaleza más basta. Ya irá saliendo.

En la corte de los Reyes Católicos ha producido la impresión de ser un soñador arrebatado. ¿Hemos dicho en la corte? Pues hemos dicho mal: la corte le ha despedido, pero no porque no supiera ganarse en ella voluntades. También le despidió el Rey D. Juan II de Portugal, para luego volverle a solicitar, y también le llamaron en el vecino reino “hombre aparatoso y fantástico”. El personaje es muy complejo. Además, la oposición no la encuentra en los cortesanos, sino en aquellos a quienes miró como a colegas. Sus enemigos son los cosmógrafos, los filósofos, los matemáticos, que le brindan combate con las armas del saber; los magnates de la corte, en cambio, le prestaron su apoyo desde el primer momento. El duque de Medinaceli le ha tenido en su casa cerca de dos años, tratándole a cuerpo de rey; el de Medina Sidonia le demostró singular inclinación; doña Beatriz Fernández de Bobadilla, amiga inseparable de la Reina Isabel, se ha contado igualmente entre sus protectores, y así otros Grandes de España. En Portugal debió ocurrirle lo mismo: obtendría el favor de los próceres y tropezaría con la resistencia de los sabios. ¿Por qué?

En la época en que Colón aparece en Castilla, no representa arriba de cuarenta años, aunque hace tiempo que empezó a blanquear su cabellera. Es alto y vigoroso; tiene una presencia agradable y maneras distinguidas. Da la impresión de ser un hombre bien dotado para luchar en la vida y de saberse mover entre poderosos. En sus ojos claros brillan la resolución y la inteligencia. Frente despejada, nariz grande y aguileña, piel sonrosada de sanguíneo en la que abundan las pecas. Ni cuando viste el hábito franciscano, que suele llevar a veces por devoción al *Pobrecito* de Asís, se acusa en su actitud el menor asomo de humildad, haciendo buena la sentencia de que “el hábito no hace el monje”. El talante es altivo, propio del hombre que tiene de sí mismo una elevada estimación. Completa el navegante ligur su prestancia y simpatía personal con una palabra fácil, reposada, brillante y persuasiva.

Se presenta—lo afirman historiadores de solvencia cuyos asertos no podemos nosotros rebatir—como perteneciente a una

noble familia del ducado de Montefarrato, la de los condes Colombo de Cuccaro, con dos almirantes entre sus deudos, y de sí mismo dice haber mandado una galera de guerra que le confió el Rey de Sicilia, Renato I de Anjou.

Pura fábula. Cristóbal Colón ha nacido en Génova y es hijo de Domenico Colombo y Susana Fontanarossa, matrimonio muy del estado llano, como lo demuestra el oficio del padre, que es tejedor. Pero estos antecedentes de familia no son títulos adecuados para introducirse en las cortes. — No es temerario suponer que el interesado los ocultaba cuidadosamente, hipótesis extendida entre sus biógrafos más modernos, que no parece ser calumnia. — De presentarse como retoño de humildes artesanos, declarando de añadidura que él mismo ejerció el oficio paterno en su mocedad, le resultaría acaso más difícil encontrar protectores entre los Grandes, que dan un gran valor a la nobleza de la sangre. Redimirse de su humilde origen ha sido, por consiguiente, una de sus primeras precauciones, y como le sobra fantasía para inventarse un árbol genealógico, hace remontar su abolengo hasta la antigua Roma, llamándose descendiente del general Colonius, vencedor del Rey del Ponto, Mitrídates.

Todo esto para mostrarse a la altura de los señores. Pero vienen después el navegante y el sabio. Declara él mismo haber navegado, desde los catorce años, recorriendo todo el Mediterráneo. Conoce también el Atlántico, pues ha estado en Inglaterra y, lo que es más sorprendente, en Islandia, la llamada isla de Thule, punto extremo adonde llegaban los barcos dirigidos al Norte. Respecto al Sur, asegura conocer la costa occidental africana hasta la Guinea, por haber acompañado a los exploradores portugueses que buscaban el paso a las Indias. Lo seguro es que vivió avecindado en Porto Santo, por haberse casado con una hija de Bartholomeu Perestrelo, marino portugués, y que se trasladó más tarde a Madeira.

Del contacto con los lusitanos, por la circunstancia de su matrimonio, debe venirle su afición a la cosmografía, desarrollada más tarde merced a las enseñanzas de su hermano Bartolomé, cartógrafo en Portugal, muy justamente estimado. El bagaje científico de Cristóbal Colón, que hasta después de su llegada a España no se ha enriquecido con el conocimiento de la lengua latina,

se compone en gran parte de lecturas cuyo principal incentivo es la intervención de lo fabuloso. Colón cree haber visto sirenas y acepta la existencia de islas flotantes, una fantasía de la época. Se deleita leyendo a Marco Polo y a Juan de Mandeville porque excitan su imaginación de poeta inventando maravillas. Seguramente no ha estado nunca preparado para resistir una controversia con los profesores de la Universidad de Salamanca; pero deslumbrar a los próceres y a las grandes damas puede hacerlo. Tiene un aplomo admirable, habla bien y sabe encontrar los caminos que conducen al fin perseguido. Para llegar a la Reina Isabel, que no resistiría su hechizo, abordaba a la marquesa de Moya, por conocer su influencia sobre la soberana, que encarece una sentencia popular:

· *“Después de la Reina de Castilla,
la Bobadilla.”*

Para que un hombre, en las condiciones en que Colón hubo de llegar a España, pobre y sin amigos, extranjero y en cierto modo vagabundo, logre crearse poderosas relaciones, ser introducido en los palacios y conmover con sus proyectos de arbitrista a los cortesanos, ha de contar por fuerza con un extraordinario poder de seducción. Este poder lo ejercerá igualmente sobre el banquero florentino, establecido en Sevilla, Juanoto Berardi, y sobre el judío aragonés Luis de Santángel, prestamista de los Reyes y acaso la primera fortuna de España. Prestamistas y banqueros, sin embargo, no son gente que se embarque en las naves de la ilusión. Cerca de esa gente el elocuente proyectista tendrá que valerse de su finura de italiano y maniobrar como político de grandes recursos. ¡Bah! ¡Si fuera tan fácil convencer a los doctores encargados de examinar su plan!

Pero ¿qué le ha sucedido a Colón con los doctores de España? Lo mismo que le sucedió con los de Portugal. En Portugal, el Rey Juan II acogió al genovés benévolamente; pero quiso que un consejo de sabios examinara sus proyectos. ¿Podía hacer otra cosa el soberano de un país que se había puesto a la cabeza de todos los demás por sus exploraciones en el Océano y sus estudios de la topografía del mundo? Colón tenía su idea; pero no sabía explicarla científicamente, pese a su elocuencia, y se perdía en vaguedades.

No es lo mismo discutir con una junta de doctores que brillar en una reunión de profanos. Los cosmógrafos portugueses, dando escasa importancia a las cartas y portulanos que presentaba el proyectista y menos a sus discursos, de una gran pompa verbal, pedían razones. Y no obteniéndolas a su satisfacción, fallaron en contra.

Colón diría después que los lusitanos habían querido robarle su idea y que Juan II envió una expedición secreta a explorar por occidente con resultado negativo. De este modo disimulaba el propio fracaso.

En España la deliberación de los sabios fué más laboriosa y concienzuda. Duró mucho tiempo. Para que Colón no se cansara de esperar y sobre todo para que pudiera vivir entretanto sin apuros de dinero, se le entregaban periódicamente cantidades importantes, que venían a convertirle en pensionado de la Corona. Los Reyes Católicos estaban seriamente interesados por sus proyectos grandiosos, aunque otro asunto les acuciaba con mayor apremio: la guerra contra los moros, que iban a ser arrojados definitivamente del suelo español. El afán por dar cima a la obra de la Reconquista, que debía completar la unidad nacional, retardaba las negociaciones con el navegante ligure, sin que alcanzara culpa de esta dilación a los componentes de la junta examinadora.

Los reparos que ésta puso al plan que le había sido presentado eran los mismos, poco más o menos, que lo hicieron fracasar en Portugal. Colón hablaba como un iluminado, pero no rebatía las objeciones de la ciencia oficial con argumentos convincentes. El intuitivo y el soñador tropezaban con la razón objetiva de hombres acostumbrados a sostener una tesis con demostraciones. El genovés no demostraba nada. Prometía descubrir islas y llegar a las Indias orientales por occidente; pero se le había de creer bajo su palabra de honor, que no es una razón científica. Además, divagaba y caía con frecuencia en lugares comunes.

No obstante, habríase podido llegar a un arreglo, que hicieron imposible las desmesuradas pretensiones de Colón cuando se tocó el punto de las recompensas. Lo que éste pedía era lo inaudito. Sus exigencias se resumían así: 1.º El descubridor y sus herederos, en el supuesto de que la exploración diese el resultado apetecido, tendrían el almirantazgo perpetuo del mar Océano. 2.º Colón

sería virrey y gobernador general de todas las tierras que se descubrieran, con voz en el nombramiento de sus gobernadores subalternos. 3.º Reservaría para sí una décima parte de todo el oro, la plata, las perlas y demás tesoros que se encontraran. 4.º Todos los pleitos que se originasen en torno de dichas mercaderías serían sometidos a su competencia y a la de sus tenientes. 5.º Se reservaba el privilegio de contribuir con una octava parte a los gastos de nuevas expediciones, debiendo corresponderle igual participación en los beneficios.

A estas proposiciones, que produjeron el estupor de sus mismos valedores, no debían contestar los sabios de Salamanca, sino los Reyes Católicos. Y contestaron con un no rotundo.

Pero si Colón no cedió nunca una línea en sus pretensiones descomunales, tal vez su inflexibilidad obedecía más a una política que a una delirante ambición. Era un italiano fino y audaz, no hay que olvidarlo. Sabía adónde iba cuando no tenía delante de sí a cosmógrafos de saber enfadoso. Acaso cediendo, entrando en regateos, a los que dejaba amplio margen el volumen enorme de sus exigencias, habría comprometido más seriamente el éxito que esperaba obtener. Producir la sensación de que estaba seguro de sí mismo, de que nada ofrecía que no pudiera dar, eso era lo que intentaba quizás al poner precio tan alto a sus profetidos descubrimientos. Era un golpe de efecto poder decir al Rey de Inglaterra, si fracasaba en España: "Rompí las negociaciones con Juan II de Portugal porque no quise rebajar nada de lo que le pedía, y en España, por dos veces, Isabel y Fernando pudieron convencerse de que también yo tengo palabra de Rey." Un hombre largo en pedir y que sostiene sus pretensiones sin rebajar un ápice de las mismas, ha de estar muy seguro, de lo que ofrece en cambio. Esa seguridad no la tenía Colón probablemente. Pero aparentaba tenerla. Era su fuerza.

Siempre será un misterio de la historia el motivo que tuvo Cristóbal Colón, cuando andaba errante por tierras onubenses, para visitar el convento de la Rábida. Él dijo que se dirigía a Huelva, donde residía un cuñado suyo. ¿Era su propósito confiar al pariente aquel el cuidado del *niñico* que le acompañaba, antes de partir él para Francia? Es muy posible. Pero en esta visita al convento de la Rábida hay una concurrencia de hechos casuales que

sorprende. Con mayor motivo debiendo trascender tan venturosamente en el porvenir del mundo. Ha llegado Colón a un punto de la costa atlántica donde tienen su nido los marinos españoles más intrépidos de su tiempo; los frailes de la Rábida, sin duda por influencia del país y por la proximidad de Portugal, donde el entusiasmo por las exploraciones se ha convertido en verdadera fiebre, son apasionados del mar, estudian cosmografía y entre ellos se cuentan astrólogos muy entendidos; uno de los frailes es confesor de la Reina, y en el momento crítico en que el genovés, desahuciado y casi indigente, no piensa sino en abandonar España para probar fortuna en otras tierras, ese monje providencial servirá de intermediario para que las relaciones rotas de Colón con la Corona sean otra vez reanudadas; por último...

Aquí viene una historia relacionada con la Antilla, la isla de los Siete Obispos, que no se puede dejar de lado. Es la historia de un infortunado marino onubense que mereció mejor suerte de la que tuvo. Salió de Portugal a descubrir, incorporado a una expedición con el cargo de piloto, y después de mucho tiempo, cuando casi se había borrado su recuerdo, aportó con su nave a Porto Santo, aunque solo: todos sus compañeros habían muerto. Llegó extenuado, con sólo un soplo de vida, y acogido en la casa de la viuda de Bartholomeu Perestrelo, suegra de Cristóbal Colón, éste fué quien recogió su último aliento. Se llamaba el piloto de Huelva Alonso Sánchez, y era amigo del Padre Antonio de Marchena. Corrió la voz en Palos de Moguer de que había descubierto la Antilla. Y aunque no tiene ningún valor esta presunción popular, precisamente de un pueblo de marineros cuya imaginación exalta las hazañas de sus conterráneos, lo tiene y mucho el hecho comprobado de haber muerto Alonso Sánchez en los brazos de Cristóbal Colón.

El caso de marinos vagabundos, o náufragos, que habían descubierto islas en occidente sin provecho inmediato para los conocimientos geográficos de la época, hubo de repetirse varias veces. Sus descubrimientos casuales, aunque no vinieran seguidos de informes concretos, dejaron como huellas de su paso algo así como lucecitas mortecinas que irían a sumarse a otros indicios. Colón parecía estar convencido de la existencia real de la Antilla, o Antilia. Pudo haberse apoderado del secreto de Alonso Sánchez, si éste poseía, en efecto, un secreto. En aquel tiempo de explora-

ciones y descubrimientos, los secretos de esta clase se cotizaban al precio de la vida. Se cometían robos y asesinatos cuyo móvil era un secreto cartográfico, muchas veces inventado y que había pertenecido a varios dueños.

Colón no era un sabio. Sus insuficiencias en este aspecto se demostraron antes y sobre todo después de haber penetrado el misterio oceánico. Y, sin embargo, la fe en su destino, la seguridad de que encontraría lo que buscaba, hubo de producir en el ánimo de cuantos le conocieron una profunda impresión. ¿De dónde nacían esa seguridad y esa fe? De su saber, muy inferior al de los buenos geógrafos de su tiempo, no sería. Y la palabra *genio* no lo explica todo. La hipótesis de que pudo recoger de labios de Alonso Sánchez moribundo un secreto revelador, no es temeraria. Esta hipótesis ha hecho ya en la historia mucho camino.





V

EL HOMBRE PROVIDENCIAL

DE cómo el genovés alojado en la Rábida y Martín Alonso Pinzón llegaron a entrar en relaciones no se tienen datos concretos. Pero tenían que encontrarse fatalmente. Lo difícil, lo casi inconcebible es que no se hubieran tropezado, viviendo el uno tan cerca del otro, teniendo los dos las mismas aficiones, siendo ambos amigos de los frailes astrólogos y del médico García Hernández, y, en fin, pensando cada cual por su parte calar las tinieblas del Océano y descubrir su secreto.

Suponen algunos historiadores que Cristóbal Colón oyó hablar del famoso piloto de Palos y del motivo que le había llevado a Roma; que, debiendo ausentarse él también de la Rábida, no quiso hacerlo sin hablar antes con el jefe de los Pinzones, y que esperó su regreso; que la primera entrevista la tuvieron en el convento y que el Padre Fray Antonio de Marchena fué el intermediario encargado de hacer la presentación; que Martín Alonso volvía de la ciudad del Tíber con informes preciosos y las copias de ciertos textos y mapas que impresionaron al navegante ligure, y, por último, que éste comprendió en seguida el provecho incalculable que podría sacar de una alianza con marino tan experto y documen-

tado, al mismo tiempo armador muy rico y querido de su pueblo.

Todo esto es muy verosímil. Los Padres Fray Antonio de Marchena y Fray Juan Pérez, como todos sus compañeros de claustro, debían tener muy conocido y tratado a Martín Alonso Pinzón, siendo éste el hombre más notable de la villa. Debían igualmente conocer sus proyectos sobre la exploración del Océano, porque eran públicos. Era, por consiguiente, lo más natural que procuraran acercar su antiguo amigo a su nuevo protegido, esperando que la asociación de dos hombres tan capacitados, a su parecer, daría los frutos más óptimos. Como pensaban los frailes, sobre este particular, pensaría también el físico de Palos, si no fué él quien primero indicó la conveniencia del acercamiento. Pero, fuera como fuese, Colón y Martín Alonso tenían que encontrarse y se encontraron.

Mas no adelantemos los acontecimientos. Vayamos por partes. ¿Cuál era la situación del genovés al regresar de Roma el que había de ser su principal colaborador en la empresa que estaba preparando? Eso es lo que primero se ha de decir, porque es de un interés que salta a la vista.

El viaje de Fray Juan Pérez a Granada había dado el resultado apetecido. La Reina, conmovida por la pasión que el buen franciscano hubo de poner en sus palabras, sobre todo al decir que Cristóbal Colón iba a ofrecer al Rey de Francia una gloria, un dominio y una riqueza que se perdían para Castilla, se abandonó a sus impulsos femeninos y prometió al prior de la Rábida su intervención personal en aquel asunto. Se lamentaba, sin embargo, de las exageradas pretensiones del genovés, verdadera causa de su fracaso. Las corporaciones oficiales, mandadas convocar para que dictaminaran sobre el plan presentado por Colón, aún rindiendo un informe donde abundaban los reparos, no se habían pronunciado en contra abiertamente. Pero el autor del proyecto pedía tantos y tales privilegios y se encerró en una posición tan inabordable, que él mismo, con su extraña ceguera, había hecho imposible el continuar negociando. Ahora la Reina deseaba entrevistarse con aquel ambicioso empecatado. Entregó a Fray Juan Pérez unos maravedises en florines, para que su protegido pudiera vestirse decorosamente. Debían los Padres de la Rábida predicarle, además, a fin de que moderase sus exigencias.

Los Padres eran capaces de convencer a la Reina Isabel, pero no a Colón, quien volvió a la corte más encastillado que nunca en lo que tenía pedido. Su terquedad escandalizó a la misma Reina, que había puesto la mejor voluntad en sacar adelante el proyecto. La contestación dada al italiano fué de aquellas que no dejan esperanzas.

Intervino entonces Luis de Santángel, el opulento judío a quien acudía Fernando el Católico en las crisis económicas más apremiantes. Santángel era "escribano de raciones" de la Corona de Aragón, cargo equivalente al de Contador Mayor de Castilla. Las razones que tuvo Santángel para echarle un cable al naufrago son desconocidas, aunque Colón había cultivado siempre la amistad de los judíos aragoneses. Santángel, hombre de negocios, debió hacer observar a los soberanos que las pretensiones del genovés, aunque exorbitantes, quedaban condicionadas por el éxito de la empresa. Era un jugador que lo apostaba todo en una carta: si ganaba, sería Almirante del Océano y se haría inmensamente rico; si perdía, no ocasionando a la Corona ningún quebranto, pues él, Santángel, aportaba los fondos necesarios para la expedición, tendría que volverse a su país con los bolsillos vacíos y el título de Almirante mojado. Por consiguiente, la empresa ofrecía a la Corona las más risueñas perspectivas, sin la contrapartida de los riesgos. Era un buen asunto, al fin y al cabo; Colón no pedía nada más que participar en los beneficios, si los hubiera.

Lo más convincente, en el razonamiento del "escribano de raciones", era su aportación en metálico, espontáneamente ofrecida. Pensaba el gran judío, cuya inusitada generosidad provocaría en sus Altezas un movimiento de estupor, sacar el dinero del erario de Aragón para entregárselo a la Corona de Castilla. De sus arcas propias no sacaría ni un maravedí; pero, en cambio, guardaría en ellas los intereses del préstamo. Las razones que tuvo Santángel para acudir en socorro del ligur desahuciado hay que buscarlas en esta operación bancaria, concebida con clarividencia semítica: los Reyes se prestaban a sí mismos y su administrador descontaba para su bolsa particular los intereses.

La cantidad prestada no guardaba proporción, sin embargo, con la magnitud de la empresa donde tenía su destino. Colón pedía dos millones de maravedises para pagar sueldos de las tripu-

laciones, comprar armas y bastimentos y equipar a la gente. Santángel adelantó poco más de la mitad. El resto lo proporcionarían Juanoto Berardi y otros amigos del genovés, entre ellos Martín Alonso Pinzón, que contribuiría, además, con una nave.

La Reina no tuvo que empeñar sus joyas, contra lo que se ha venido creyendo por haber explotado los poetas este detalle sentimental y postizo de la historia del descubrimiento. Y si las hubiera empeñado ¿qué tendría de particular? Era entonces lo corriente en los monarcas desprenderse de las prendas de valor bajo apremios que les ocasionaban las continuas guerras. Fernando el Católico conoció en su mocedad las miserias del trono, pues su padre, Juan II de Aragón, empeñó varias veces su corona y su manto de armiño, y cuando Fernando tuvo que ir a Castilla para prometerse a la princesa Isabel, el padre del novio no pudo proporcionar a su hijo ni el dinero que necesitaba para el viaje. La princesa, por su parte, tenía entregado en depósito a unos prestamistas de Valencia su collar de balajes, que rescató para la boda, de su propio peculio, el Arzobispo de Toledo Alonso Carrillo. Iguales apuros económicos conocieron Isabel y Fernando después de casados. Sus coronas pasaron largas temporadas en tiendas de usureros. Si la Reina se veía privada de sus joyas, en la época en que Colón se preparaba para romper el misterio oceánico, sería por haberlas empeñado con anterioridad y para cubrir atenciones de la guerra de Granada. La Reina no adelantó más dinero para la expedición que la cantidad aportada por Santángel a título de préstamo, cantidad que, como ya se ha dicho, fué extraída del erario aragonés. Los barcos serían pedidos a la villa de Palos de Moguer, sobre la que pesaba un castigo por anteriores desacatos a la real autoridad.

Todo esto es muy curioso, porque demuestra que la trascendental empresa que iba a dar por resultado el descubrimiento de un Nuevo Mundo se hizo con medios inconcebiblemente modestos, no contribuyendo la Corona, aparte lo comprendido en los malabarismos financieros de Santángel, sino con los títulos y honores otorgados al Almirante, es decir, nada de un valor positivo. Un alemán aficionado a las curiosidades pretendía demostrar, hace poco tiempo, que los gastos de la expedición colombina, calculados según la moneda hoy en curso, no excederían mucho de las cien

mil pesetas, cantidad irrisoria que no debe tomarse como una humorada, aunque lo parece.

Considerábase Cristóbal Colón irremisiblemente fracasado en España y había abandonado ya la corte, después de su último choque con los Reyes Católicos, cuando un mensajero de estos últimos le alcanzó cerca de Puente de Pinos. La intervención de Santángel había sido decisiva. Estaba todo arreglado. El genovés tendría su título de Almirante como anticipo de todos los demás privilegios solicitados para el caso de que las islas ignotas que esperaba descubrir pasaron del sueño a la realidad. Se aceptaban todas las condiciones impuestas por el terco italiano, sin olvidar ninguna ni rebajar de las mismas ni una tilde. Era un triunfo completo de la constancia.

Y es en este momento, después del retorno del triunfador a la Rábida, que éste propone a Martín Alonso Pinzón hacerle su socio, seguramente aconsejado por los buenos frailes a quienes debía el cambio operado en su fortuna.

Pinzón había tenido en Roma largas conferencias con un cosmógrafo familiar del Papa Inocencio VIII. Era un antiguo amigo suyo. Bajo su orientación, pudo examinar atentamente los planisferios y cartas náuticas que se guardaban en la Biblioteca pontificia. Un mapamundi le interesó sobremanera. Sacó copia del mismo y de un texto de las Sagradas Escrituras. El valor efectivo de dichas copias no debió ser mucho, sin embargo. A lo sumo recogería el mapamundi las indicaciones del geógrafo Solino, que situaba las islas Espéridas al oeste de las Fortunatas, distantes unos treinta días de navegación. El provecho sacado por Pinzón de su viaje era más bien el extraído de sus estudios en la biblioteca del Papa y de sus consultas con los buenos cosmógrafos y marinos de Italia. No valían tanto los documentos copiados como la impresión personal que le quedaría después de compulsar gráficos y opiniones eminentes. Volvía a España convencido de la existencia de tierras no descubiertas y firmemente resuelto a salir en su busca.

Parece cosa aclarada que fué Colón, después de firmadas con los Reyes Católicos las capitulaciones de Santa Fe, quien propuso a Martín Alonso que se asociara con él. Los padres franciscanos, de modo especial Fray Antonio de Marchena, patrocinaban esta

unión; pero si el genovés no hubiera visto en ella grandes ventajas, habría sabido excusar directamente los buenos oficios de sus protectores, rechazándola. Ahora bien: Colón contaba con las capitulaciones firmadas en la vega granadina, con el dinero procurado por Santángel y con unas cartas reales que le permitirían embargar dos naves en el Puerto de Palos para aparejarlas cuando tuviera por conveniente. Pero necesitaba más dinero, más barcos y "buenos y cursados hombres de mar" que quisieran seguirle en una aventura tan peligrosa. ¿Cómo iba a conseguir todo eso? ¿Quiénes iban a ser sus agentes? Labor tan ardua no entraba en las actividades de los monjes de la Rábida ni podía él, extranjero no bien mirado en el país, ir pidiendo de puerta en puerta bastimentos y tripulantes dispuestos a marchar rumbo a lo desconocido.

En la corte debieron prever que tropezaría el Almirante con serias dificultades en la recluta de marineros, por cuanto en los despachos que le fueron librados se ocultaba prudentemente el destino de su viaje. No se decía adónde llevaría Colón sus bajeles, sino que serían dirigidos "a algunas partes de la mar Océana para cosas cumplideras al servicio de Dios y de los Reyes". Pero en Palos de Moguer sabía todo el mundo, porque había trascendido del monasterio, el objeto verdadero de la expedición, y, en general, los comentarios y la actitud de la gente no daban lugar al optimismo.

¿Una travesía por el mar de las tinieblas en barcos embargados y con un Almirante extranjero? ¡Qué locura! Ni a rastras llevarían los hombres a bordo. ¿Los marineros se iban a jugar la vida sólo porque sí, por dar gusto a un desconocido que podía muy bien no estar en sus cabales? Todos tenían una familia por la que trabajaban y que no podían dejar en la miseria. Se aceptaba que existieran tierras por descubrir; pero se encontrarían o no, y entretanto era forzoso correr los peligros de un mar nunca navegado en su inmensidad. Aquella era una empresa destinada a hombres de gran corazón, que voluntariamente se expusieran a dejar huérfanos a sus hijos, por ambición de riquezas o de gloria; pero los tristes ganapanes que mataban el hambre con un men-drugo, libres de quimeras de este género, no se dejarían conducir a la perdición y menos contra su deseo.

El Almirante, engreído por los títulos que acababa de obtener y al mismo tiempo impaciente por ver aparejada su flota, quiso al principio ganar tiempo con el empleo de la violencia. Desde el púlpito de la iglesia parroquial de San José, hizo leer la pragmática de los Reyes Católicos que ordenaba la leva y embargo de las naves. Debíó escoger un día festivo, cuando estaba el templo henchido de fieles, entre los cuales se habían de contar todos los hombres utilizables en la gran empresa, gente empleada en la navegación de la costa africana, de Flandes y de Irlanda, que por entonces alimentaba la actividad marinera del país. El efecto fué desastroso. Pobres y ricos salieron de la iglesia murmurando, acaso maldiciendo al extranjero entrometido que sin escrúpulo alguno osaba atentar contra la vida y la hacienda de los habitantes de la villa. Ésta pareció que iba a arder por el fuego puesto en las protestas. Cuando Colón, acompañado de los alcaldes encargados de ejecutar sus órdenes, se dirigió al puerto y escogió entre los navíos surtos en el mismo los dos que le parecieron más resistentes y veleros, faltó poco para que estallara una rebelión.

Pero empezaron las burlas. Era mejor que la indignación general derivara por los cauces de la chanza, porque, con una gente tan bronca, de ponerse serias las cosas, lo más probable es que se hubiese malogrado la expedición en medio de las convulsiones de un motín sangriento. Empezó a correr la voz de que el genovés ni siquiera era marino. Con seguridad no sabría servirse del cuadrante para tomar una altura. Declaraba haber ido a Islandia, pero igual podía haberlo soñado. ¡Y se hacía llamar Almirante! Con menos años en el pellejo, se le hubiera podido emplear como grumete. Los títulos debía haberlos alcanzado por medio de una intriga o tal vez sus valedores eran muy poderosos. Pero las islas que él descubriera cabrían en la palma de la mano. Mandaba acaparar bastimentos para un año y no era capaz de llegar ni a las Canarias. Si no le ocurría que se mareaba al salir del puerto. De todos modos, podía asegurarse que se engolfaría en el mar, llevando a una muerte segura a los locos que le siguieran.

Sorprendido por el ambiente de hostilidad que le rodea, Co-

lón se impacienta. Quiere embarcar en seguida, desoyendo los buenos consejos de los frailes, más concedores del pueblo y siempre partidarios de emplear medios suasorios. Llegan de la Corte nuevos despachos que autorizan al Almirante para manejarse a su arbitrio contra la resistencia pasiva a la leva. Hay marineros que se fingen enfermos; otros se ausentan del país; no pocos prefieren verse entre rejas antes que embarcar. Llega el corregidor especial D. Juan de Cepeda para sacar a Colón del apuro, aunque para ello sea necesario embarcar a la gente bajo la amenaza de los arcabuces. ¿Que no basta esta medida de rigor? Pues a continuación viene el apresto de la fortaleza de Palos para hacer uso de la artillería.

A este punto han llegado las cosas. Colón, desesperado, quiere acudir a los maleantes que cumplen condena en la cárcel para llevárselos con él, ya que los hombres honrados se niegan a correr su suerte; pero encuentra a los presos igualmente remisos, aunque les ofrece la libertad y les promete repartir con ellos los tesoros de las islas que piensa descubrir. ¿Es el miedo a lo desconocido que se ha generalizado hasta entre los aventureros de peor ralea? Sin duda, el miedo es uno de los motivos que mantiene la resistencia al embarque; pero el Almirante, con su falta de tacto, agravada por la circunstancia de ser extranjero, ha hecho más difícil la situación.

Llega un momento en que Colón y sus consejeros tienen que convenir en que se ha escogido un mal camino y en que puede muy bien suceder que las naves no salgan nunca del puerto. Además, faltan provisiones y dinero para adquirirlas. Y en este trance de angustia, cuando el genovés está a punto de hacer pública declaración de su impotencia, cuando a nadie se le oculta su fracaso, los Padres franciscanos se dirigen a Martín Alonso Pinzón y le piden su concurso. Éste accede a entrevistarse con el protegido de los frailes y ambos celebran una larga conferencia en la Rábida, donde dejan sentadas las bases para un próximo acuerdo.

Pinzón pone condiciones previas: no acepta bajeles embargados ni quiere criminales en las tripulaciones. La empresa que se espera ha de dejar una memoria inmarcesible debe acometerse

bajo los auspicios que más pueden contribuir a su feliz coronación. Hombres de honor y de fe son los destinados a llevarla a término venturoso. Con naves arrancadas por la fuerza de sus armadores y con la patulea inmunda de los presidios no se puede navegar de cara a la gloria. ¿Quién encontrará los barcos convenientes y los marineros aptos y honestos que han de tripularlos? Él, Martín Alonso, el hombre a quien todos los pueblos de la ría señalan como el primer piloto de España. Tiene crédito, le quiere todo el mundo y le seguirán todos sus parientes y amigos, entre los cuales se cuentan los marinos más capacitados y audaces del país.

Por lo que se conoce de la vida de Martín Alonso Pinzón, se puede colegir que era un hombre sin recovecos mentales, de un espíritu ancho como el mar y con un fondo limpio de bajíos traicioneros. Hombre franco y abierto, leal y confiado, como suelen ser los valientes. Impulsivo, generoso, vehemente, de los que empuñan su palabra poniendo en ella la hacienda y la vida. Honrado hasta caer en la ingenuidad de atribuir la misma condición al prójimo desconocido, y sincero con la confianza del que tiene fuerza y valor para emplearlos contra toda suerte de peligros.

Arrebatado por la idea de ganar para su patria las tierras que escondía el mar tenebroso, Martín Alonso no supo ver en Cristóbal Colón nada más que el ser afortunado a quien los Reyes Católicos habían conferido una dignidad y un poder que le deslumbraban. Aquellos títulos era lo que le llevaba el genovés de ventaja. La idea la tenía él también, acaso más clara y precisa. Dinero, barcos, colaboradores técnicos, marinería, valor y entusiasmo personales, todo eso no podía faltarle. Pero la investidura, las credenciales, la sanción oficial, todo lo resultante de las capitulaciones de Santa Fe pertenecía a Colón y era intransferible. Pues bien: que pusiera el Almirante lo suyo y él aportaría lo demás. En cuanto a los beneficios...

He aquí un punto que permite observar cómo dos caracteres igualmente vigorosos toman direcciones divergentes, dejando ver una de las diferencias fundamentales que los separan por movimiento natural. Para Colón era más importante obtener privilegios y preeminencias, fruto de su esfuerzo, que se aseguraba de

antemano, que adentrarse en el misterio del mar inexplorado y descubrirlo al mundo. Los beneficios eran para él lo esencial y antes prefería renunciar a su empresa que someterse a discutir el precio de un descubrimiento que estaba todavía por hacer. Irreductible en esta posición, habría andado toda su vida errante por Europa, ofreciendo sus servicios a todas las testas coronadas, sin ceder una línea de sus pretensiones, pese a ser éstas exorbitantes y dar amplio margen para los regateos.

Martín Alonso, por el contrario, íbase a la empresa por la empresa misma, con un desinterés que debe atribuirse a su pasión de marino y a su entusiasmo de patriota. Su caso no es el del extranjero que vende al mejor postor, en almoneda internacional, el fruto de sus desvelos; es el de un castellano ambicioso de gloria que piensa al mismo tiempo en la de su patria. No desprecia las ganancias que puede reportarle la gran aventura; pero tiene el espíritu aventurero y le acucia un afán de superación que relega el provecho material a lugar secundario.

Colón había dicho a Martín Alonso en presencia de testigos: —“Señor Martín Alonso, vamos a este viaje, que si salimos con él y Dios nos descubre la tierra, yo os prometo por la Corona real partir con vos, como buen hermano mío, la honra e provecho que dello se haya.”

De lo que resulta que el piloto de Palos no sólo no discute la parte que habrá de corresponderle de los beneficios, sino que se contenta con una simple promesa, sin garantía escrita. Tanta imprevisión, tanto descuido serían inconcebibles si no pensáramos que la exaltación que se apoderó de Martín al verse invitado a participar en una empresa que era el sueño de su vida, paralizó en él, momentáneamente, esa potencia siempre en activo que hay en el fondo del hombre y que se llama el propio interés. Desinteresado no podía serlo un navegante que se había enriquecido haciendo un comercio de contrabando con la costa africana que dominaban los portugueses. Además, se puede ser desinteresado hasta cierto punto; no tanto, sin embargo, como para comprometer cuanto se posee, incluso la vida, en una obra de la que otros esperan rendimientos pingües para alcanzar de un salto la opulencia.

Colón había prometido a Martín partir con él los tesoros que se encontraran en las islas que esperaba descubrir. Esto es lo que consta. Pero, además, debió prometerle asimismo la investidura de alguno de aquellos virreinos y gobiernos cuya distribución se reservaba en las capitulaciones firmadas con la Corona. Pero se ha de hacer observar la confianza ciega de Pinzón como un rasgo de su carácter que merece toda nuestra simpatía, porque por él se demuestra que mientras el genovés veía la empresa del descubrimiento como un negocio, su socio la consideraba como un designio al que se sentía empujado como marino, como español y como hombre a quien apasionan las grandes hazañas. Por consiguiente, y teniendo en cuenta también su preparación técnica, había en Martín Alonso más entidad de descubridor que en el mismo Colón.

Toda la gente bregada en la lucha con el mar daba por muerto al Almirante cuando, resuelto éste a desafiar todos los peligros, quería lanzarse a descubrir con malhechores sacados de la cárcel. El mismo Pinzón tropezaría con dificultades para convencer a los renuentes, a quienes amedrentaba el misterio de las regiones nunca penetradas.

Pero se impusieron su prestigio y su ejemplo. El primer triunfo lo consiguió sobre los propietarios de los bajeles, al mismo tiempo excelentes capitanes y pilotos. Contaba él con un barco antiguo, pero muy velero, que puso en seguida a disposición del Almirante. Los Niños de Moguer se creyeron de este modo obligados a ofrecer otro de su propiedad. El tercero lo aportaría Juan de la Cosa, piloto y cartógrafo de Santoña, vecindado en Palos. Hubo otros ofrecimientos. No se podían aceptar todos, sin embargo, porque la expedición, por el número de los embarcados, habría resultado demasiado costosa. Ya los dineros que sus amigos judíos habían proporcionado a Colón eran de una cortedad manifiesta. Pinzón tuvo que rebañar en sus arcas y extraer lo que pudo de las de sus parientes.

Los Pinzones respondieron todos al llamamiento: embarcarían seis. También los Niños se alistaban como pilotos y maestros. Siguiéron otros. El santanderino Juan de la Cosa pilotaría su propia nave, destinada a ser la capitana. Martín Alonso desarrollaba una actividad que asombró al mismo Almirante. Revisa

personalmente los navíos, dirige las reparaciones, previene pertrechos y bastimentos, arenga a los vacilantes, repitiendo de cien distintas formas la misma invitación:

—“Amigos, andad acá; íos con nosotros esta jornada, que andáis acá misereando; íos esta jornada, que, según fama, habemos de fallar las casas con tejas de oro, e todos vernéis ricos e de buena ventura.”

Esto se lo dice a los marinos todavía renuentes. Y para acabarles de convencer, reparte entre ellos buenos escudos sacados de su bolsillo, que servirán a los pobres para asegurar el sustento de sus familias hasta el retorno.

De este modo, por obra y gracia del entusiasmado Martín Alonso, puede Colón organizar su armada “con las mejores carabelas de la Andalucía y toda la gente conocida y fiable”, es decir, con las máximas garantías para el éxito. Se ha hecho un extraordinario acopio de mantenimientos y se han adquirido armas y demás pertrechos en cantidad más que suficiente.

Colón abraza a su socio, que ha sido para él un hombre providencial, y le reitera, bajo solemne juramento, partir con él honores y riquezas como lo haría con el mejor de los hermanos. Bien vale este abrazo la cuota de Martín, que excede de largo a la de los mismos Reyes.

A fines del mes de julio de 1492, la flota estaba dispuesta para hacerse al mar. Se componía de tres carabelas, la mayor de las cuales, construída en el Norte de España, era la *Santa María*, que medía 34 metros 10. Las otras dos eran más pequeñas: la *Pinta*, de 17 metros 80, y la *Niña*, de 17 con 10. Todas tenían puentes, tres mástiles y velas latinas.

“Puede concluirse que los navíos eran, poco más o menos, de la importancia de un *brick* — escribe un inglés especialista del arte naval, después de haber estudiado con suma atención los documentos de la época; — que eran buenos, sólidos y apropiados para la empresa que el piadoso genovés quería llevar a cabo; que no eran malos veleros, y, en fin, que no se parecían en nada a esas infames barcas sin puentes, averiadas y, por decirlo así, desprovistas de todo, que la imaginación de algunos historiadores ha creado.”

Martín Alonso Pinzón, hombre de mar tan experto y apasio-

nado por su arte, no podía escoger sino lo mejor. Iba a ser aquella la más grande hazaña de su vida, y es natural que pusiera en ella no sólo todos sus ahorros y conocimientos, sino el alma entera.

Con la actividad de los preparativos, desarrollada como una fiebre entre todos los que participaban de algún modo en la empresa, los pusilánimes fueron cobrando ánimos, arrastrados por los valientes y optimistas. Entre estos últimos se contaba Pedro Vázquez de la Frontera, marinero viejo, que había salido a descubrir por el oeste con el infante de Portugal. Éste era el más convencido de la existencia de ricas islas más allá de la región que él llamaba de las hierbas. De su boca recogieron Colón y Martín Alonso las primeras noticias que les llegaban del mar de Sargazo.

Pedro Vázquez decía que las tierras de occidente debían haberlas descubierto los portugueses con quienes anduvo explorando. Pero la cantidad inmensa de hierbas flotantes les asustó y “por cortos la habían errado”. Que lo tuvieran ahora bien presente los capitanes de la armada española que iba a zarpar de Palos. Cuando llegaran a los parajes del sargazo, había que meter la quilla en la hierba sin temor y seguir adelante por la vía derecha hasta encontrar lo que buscaban.

Este consejo, recogido con atención casi religiosa por el Almirante y su primer piloto, brillaría como la luz orientadora de un faro en uno de los trances más críticos de la travesía inmortal.





VI

RUMBO AL MISTERIO

EL día señalado para la partida fué un viernes, el 3 de agosto de 1492. Todo se había preparado cuidadosamente hasta donde alcanzaba la previsión de hombres de mar acostumbrados a los viajes largos y difíciles.

Van a embarcar un puñado de valientes que no saben adónde les llevará el destino ni si les será permitido volver. ¿Cuántos son? La historia recuerda los nombres de la mayoría, pero no su número exacto. La duda está en si llegaban a ciento diez o a ciento veinte. Pero es lo mismo. Son pocos para la obra ingente que acometen; son insignificantes para desafiar la masa de mar infinita en cuyas regiones misteriosas se oculta buena parte del mundo. Podrá objetarse que ante la inmensidad oceánica y su profundo misterio, no irían más seguros así fuesen cien mil; pero el hombre se siente mejor defendido en la misma proporción en que se ve acompañado, hasta para afrontar peligros que escapan a su conocimiento. ¡Todo el Océano por delante, cargado de leyendas pavorosas, desconocido en sus límites, y sólo un centenar de cristianos, frágiles por su naturaleza, que intentan arrebatarse

le su secreto luchando cara a cara! Pero la grandeza del espíritu humano no tiene medida cuando le acompaña un corazón valeroso.

Los héroes de la empresa colombina se han reunido en la iglesia de Palos para impetrar la protección del Todopoderoso. Ésta es su mayor fuerza: la fe en que Dios ayuda siempre a los que tienen puesta en Él su confianza. De la iglesia salen más valientes que entraron; ya no les asusta lo que se esconde en el mar del misterio. Alegrementemente llegan a la playa y abrazan allí a sus deudos por última vez.

Se da la voz de mando:

— ¡A bordo!

Las carabelas se balancean en el estero de las Estacas con gallardía estimulante. Diríase que tienen conciencia de su misión histórica y que les crece con el orgullo su arboladura. La *Santa María* aparece, entre la *Niña* y la *Pinta*, como el leviatán de la flota. Es dos veces mayor que sus hermanas y ostenta el rango de capitana.

Toda la población de Palos está en el puerto y también mucha gente de Moguer y de Huelva. La animación es grande y la esperanza inunda con resplandores de aurora todos los espíritus. Los frailes de la Rábida, repartidos entre los grupos de los que van a embarcar, les despiden con su bendición. Y entretanto van entrando en los bajeles, uno a uno, los marinos más intrépidos de que se tiene memoria.

Entran todos; se leván anclas; maniobran las tripulaciones; se despliega el velamen; se disparan tiros de lombarda, mientras la muchedumbre agolpada en la playa lanza al aire, entre aclamaciones, sus gorros marinos y agita flámulas y pañuelos.

La escuadra ha partido, hinchadas las velas por un manso viento terral; poco tardará en salvar la barra de Saltes, para en seguida, adentrada en el mar, hacer rumbo a las Canarias.

Colón ha embarcado en su nao más de la mitad de la gente que forma la expedición y lleva por piloto a Juan de la Cosa, propietario del barco, que cuenta con auxiliares cántabros, como Juan de Urtubia, Pedro de Bilbao y Juan y Domingo de Lequeitio. En la misma nave va todo el elemento oficial: el veedor Rodrigo Sánchez de Segovia, el escribano Escobedo, el Alguacil mayor Diego

de Arana y un intérprete, Luis de Torres, que presume de saber el hebreo, el griego, el latín, el árabe, el copto y el armenio. Es posible que no le sirva a este políglota ninguna de las difíciles lenguas que posee; pero el saber no ocupa lugar y la precaución de tener al lado un hombre de tan extensos conocimientos lingüísticos está muy en su punto.

Entre los hidalgos que ostentan la representación oficial, se cuenta un pariente de Beatriz Enriquez, con quien Colón tuvo a su hijo Fernando, que había de ser también su primer biógrafo.

Martín Alonso Pinzón, con la mayoría de los Pinzones, se ha hecho cargo de la *Pinta*, que marcha delantera, llevando a bordo a los copropietarios del barco Gómez Rascón y Cristóbal Quintero, así como al médico de Palos, García Hernández. Un hermano de Martín Alonso, Vicente Yáñez Pinzón, es capitán de la *Niña*, propiedad de los Niños de Moguer, que han embarcado todos: ocho Niños contra seis Pinzones. Pedro Alonso, como el más entendido, es el piloto titular.

Además del médico, hay un cirujano, como asimismo carpinteros, toneleros, calafates, armeros y personal de servicio. El Almirante no ha descuidado los honores correspondientes al mando supremo de la flota y se rodea de criados.

Y empieza Colón a describir el viaje en su Diario: "Partimos el viernes, tres días de agosto de 1492 años, de la barra de Saltes, a las ocho horas..."

Sabemos por esto que era una radiante mañana estival. El Diario continúa: "...anduvimos con fuerte virazón hasta la puesta del sol, hacia el Sur 60 millas, que son 15 leguas; después, al Sudeste y al Sur cuarta del Sudeste, que era camino para las Canarias."

Hasta llegar a estas islas, la ruta es harto conocida y no son de temer las dificultades. El salto en las tinieblas se dará más tarde, tomando la Gomera por trampolín.

Ya estamos en Lanzarote: cuatro días de navegación. La *Pinta* ha sufrido averías, aunque sin quedarse atrás. Cuando Colón le habla a Martín Alonso de cambiar su navío, que es viejo y deja sentir el crujido de sus cuadernas, el gran piloto onubense frunce el ceño. El barco lleva muchos años navegando, pero llegará adonde lleguen los otros. El tiempo que permanezcan en Canarias ha

de ser suficiente para arreglar el gobernalle, que es lo que tiene malo la *Pinta*, y también para reforzar las velas, que de latinas pasarán a ser redondas. Con esto la *Pinta* tiene bastante para ganar la carrera a lo infinito.

Tres semanas de espera en Canarias, que se aprovechan en reparar la nave del primer Pinzón, y en la mañana del 6 de septiembre se abandona la Gomera para lanzarse en busca del más allá. Empieza aquí, por consiguiente, la gran aventura. Bastarán pocas horas para que la tierra de la Gomera y Tenerife se pierda en lontananza.

La gente va contenta y esperanzada; parece haber dejado las supersticiones y el miedo en Palos de Moguer. Sin embargo, el Almirante, que se precia de conocer a los hombres, toma desde el tercer día la precaución de *equivocarse* en la cuenta de las leguas recorridas. "Anduvo aquel día 19 leguas, y acordó contar menos de las que andaba, porque si el viaje fuese luengo no se espantase ni desmayase la gente." ¿Ha comunicado la superchería a los capitanes de los otros bajeles? Es lo más probable. De no haberlo hecho así, se produciría una flagrante discrepancia entre el cómputo por él registrado y los que presentaran los hermanos Pinzón. También es posible que sólo piense en la gente de su alrededor, o sea la tripulación de la *Santa María*, no muy adicta a su persona y propensa por esta causa a perder el ánimo. La confianza en el mando, junto con la disciplina, es lo que mantiene el valor de la tropa.

Mientras el Almirante se pierde en estas cavilaciones, por efecto de la poca seguridad que tiene en sí mismo, Martín Alonso se ha puesto a la cabeza de la armada y marcha siempre puntero. No dejará nunca este puesto de honor, primero porque no se vuelva a calumniar a la veterana *Pinta* y después porque no quiere tener estorbos delante. Le atrae lo desconocido como poderoso imán y se abrasa en la ansiedad por penetrarlo. Sus ojos miran lejos, lejos, con mirada escrutadora del horizonte profundo. Sólo abandona el puente para consultar sus libros y cartas náuticas, para cerciorarse de que está cada cual en su puesto, para observar la aguja magnética y rectificar el rumbo. Es el más convencido de que encontrarán, si no las islas paradisíacas en que sueñan todos, al menos la tierra que es menester para ensanchar el conocimien-

to que tiene el hombre del planeta que habita. Ni la más leve sombra de duda se ha interpuesto entre su razón y su esperanza. No abriga ningún temor, no le inquieta el interrogante de lo ignoto, no le asusta el tiempo que puede durar la travesía. El mar ha de tener por fuerza otras orillas, que no pisaron quienes salieron a buscarlas antes por infortunados o por cobardes. El mundo, como se le conoce, está incompleto. Hay que saber qué esconde detrás de sus velos y sus sombras. Hay que descubrirlo todo y dominarlo.

El tiempo es bueno y el mar está tranquilo como un lago. A bordo de las carabelas no se registra ninguna novedad. No hay enfermos; la marinería se muestra animosa; el viento es propicio y el rumbo se mantiene seguro. ¿Continuarán así las cosas hasta el término del viaje?

Por parte de los elementos no parece que haya de ocurrir nada anormal. Pero los marineros, aparentemente confiados en su suerte, se mantienen en una tensión nerviosa plenamente justificada por el carácter de la empresa en que se han comprometido. Todos son hombres de fibra, que han luchado otras veces cara a cara con la muerte. No hay entre ellos pusilánimes ni blandengues. Pero ignoran la clase de peligros que pueden acecharles en un mundo que desconocen. La misma mansedumbre del mar; la limpidez del cielo; el aire blando que llena las velas, donde aparece pintado el signo de la Cruz, les produce una secreta inquietud ¿Adónde van? ¿Qué les espera? ¿Qué esconde la calma? No andan temerosos ni ensimismados; nada dicen que deje traslucir señal alguna de zozobra. Pero todos los recelos dormidos en su corazón se levantarían como bandada de pájaros asustadizos si alguien, inopinadamente, diera un grito de alarma. Sus canciones y sus risas, sus juegos y sus retozos, sus desplantes y sus fanfarronadas pueden repetirse un día y otro y de la mañana a la noche, sin dejar de adolecer por eso secretamente a causa de una profunda y terrible congoja del ánimo.

Pero transcurre la primera semana desde que se perdió de vista el Pico de Teide sin que se haya producido ninguna alteración. El Almirante registra en su Diario como un gran acontecimiento el vuelo de un aerolito que atraviesa el cielo y desaparece en el horizonte. Con su propensión a las escapadas líricas, dirá que ha visto caer en el mar "un maravilloso ramo de fuego". El

fenómeno, sin embargo, no tiene importancia y no puede impresionar a la gente de a bordo, porque lo conoce bien.

Las naves se acercan a veces unas a otras para que sus mandos puedan cambiar impresiones. No tienen grandes novedades que comunicarse; pero en una ocasión dirá el capitán de la *Niña* que ha visto dos o tres pájaros y mucha hierba desprendida de la tierra, indicios seguros de la proximidad de una isla. Con esta noticia se alborozan los embarcados en la nao del Almirante, aunque sus esperanzas resultan fallidas. Es demasiado pronto. Las señales de tierra proceden de unas rompientes que no serán descubiertas hasta pasados más de tres siglos.

Se avanza por el mar de los Trópicos y el tiempo sigue siendo inmejorable. Aires suaves y templados, mañanas deliciosas como las del mes de abril en Sevilla. Colón, extasiado, dice que sólo echa de menos el canto del ruiseñor. Los marineros, para entretener el ocio, se dedican a matar delfines, que saltan sobre el agua en una alegre carrera hacia los navíos. Delante, abriendo camino en el misterio, va siempre la *Pinta*, con Martín Alonso en el puente, como un vigía.

Se ha presentado al fin una novedad. A partir del día 13 de septiembre, hallándose la flota distanciada de las Canarias unas 250 leguas, los pilotos observan una persistente desviación de las agujas. El fenómeno les es desconocido, pero no les inquieta, y convienen, después de cambiar impresiones, en que no es la aguja la que se desvía, sino la estrella Polar. Pero en la noche del 17, al tomarse el Norte, las agujas noroestean una gran cuarta. El hecho es serio, no por otra razón sino porque no se sabe a qué atribuirlo.

Cunde la alarma entre la marinería. Una de las veces en que el Almirante, absorto en la observación de la flechilla imantada, ha levantado la cabeza, después de vanas conjeturas que no sirven sino para aumentar su desconcierto, se ha visto rodeado por casi toda la tripulación, que le contempla en silencio. Es un silencio de espanto. Ya están todos dentro del misterio, que acaba de ponerles la primera trampa. ¿Estará la muerte a dos pasos? Pero, ¿qué muerte? En medio de la obscuridad de una noche tempestuosa, con el mar embravecido, se puede naufragar y hasta morir ahogado, remate de una vida azarosa que todo navegante

to que tiene el hombre del planeta que habita. Ni la más leve sombra de duda se ha interpuesto entre su razón y su esperanza. No abriga ningún temor, no le inquieta el interrogante de lo ignoto, no le asusta el tiempo que puede durar la travesía. El mar ha de tener por fuerza otras orillas, que no pisaron quienes salieron a buscarlas antes por infortunados o por cobardes. El mundo, como se le conoce, está incompleto. Hay que saber qué esconde detrás de sus velos y sus sombras. Hay que descubrirlo todo y dominarlo.

El tiempo es bueno y el mar está tranquilo como un lago. A bordo de las carabelas no se registra ninguna novedad. No hay enfermos; la marinería se muestra animosa; el viento es propicio y el rumbo se mantiene seguro. ¿Continuarán así las cosas hasta el término del viaje?

Por parte de los elementos no parece que haya de ocurrir nada anormal. Pero los marineros, aparentemente confiados en su suerte, se mantienen en una tensión nerviosa plenamente justificada por el carácter de la empresa en que se han comprometido. Todos son hombres de fibra, que han luchado otras veces cara a cara con la muerte. No hay entre ellos pusilánimes ni blandengues. Pero ignoran la clase de peligros que pueden acecharles en un mundo que desconocen. La misma mansedumbre del mar; la limpidez del cielo; el aire blando que llena las velas, donde aparece pintado el signo de la Cruz, les produce una secreta inquietud ¿Adónde van? ¿Qué les espera? ¿Qué esconde la calma? No andan temerosos ni ensimismados; nada dicen que deje traslucir señal alguna de zozobra. Pero todos los recelos dormidos en su corazón se levantarían como bandada de pájaros asustadizos si alguien, inopinadamente, diera un grito de alarma. Sus canciones y sus risas, sus juegos y sus retozos, sus desplantes y sus fanfarronadas pueden repetirse un día y otro y de la mañana a la noche, sin dejar de adolecer por eso secretamente a causa de una profunda y terrible congoja del ánimo.

Pero transcurre la primera semana desde que se perdió de vista el Pico de Teide sin que se haya producido ninguna alteración. El Almirante registra en su Diario como un gran acontecimiento el vuelo de un aerolito que atraviesa el cielo y desaparece en el horizonte. Con su propensión a las escapadas líricas, dirá que ha visto caer en el mar "un maravilloso ramo de fuego". El

fenómeno, sin embargo, no tiene importancia y no puede impresionar a la gente de a bordo, porque lo conoce bien.

Las naves se acercan a veces unas a otras para que sus mandos puedan cambiar impresiones. No tienen grandes novedades que comunicarse; pero en una ocasión dirá el capitán de la *Niña* que ha visto dos o tres pájaros y mucha hierba desprendida de la tierra, indicios seguros de la proximidad de una isla. Con esta noticia se alborozan los embarcados en la nao del Almirante, aunque sus esperanzas resultan fallidas. Es demasiado pronto. Las señales de tierra proceden de unas rompientes que no serán descubiertas hasta pasados más de tres siglos.

Se avanza por el mar de los Trópicos y el tiempo sigue siendo inmejorable. Aires suaves y templados, mañanas deliciosas como las del mes de abril en Sevilla. Colón, extasiado, dice que sólo echa de menos el canto del ruiseñor. Los marineros, para entretener el ocio, se dedican a matar delfines, que saltan sobre el agua en una alegre carrera hacia los navíos. Delante, abriendo camino en el misterio, va siempre la *Pinta*, con Martín Alonso en el puente, como un vigía.

Se ha presentado al fin una novedad. A partir del día 13 de septiembre, hallándose la flota distanciada de las Canarias unas 250 leguas, los pilotos observan una persistente desviación de las agujas. El fenómeno les es desconocido, pero no les inquieta, y convienen, después de cambiar impresiones, en que no es la aguja la que se desvía, sino la estrella Polar. Pero en la noche del 17, al tomarse el Norte, las agujas noroestean una gran cuarta. El hecho es serio, no por otra razón sino porque no se sabe a qué atribuirlo.

Cunde la alarma entre la marinería. Una de las veces en que el Almirante, absorto en la observación de la flechilla imantada, ha levantado la cabeza, después de vanas conjeturas que no sirven sino para aumentar su desconcierto, se ha visto rodeado por casi toda la tripulación, que le contempla en silencio. Es un silencio de espanto. Ya están todos dentro del misterio, que acaba de ponerles la primera trampa. ¿Estará la muerte a dos pasos? Pero, ¿qué muerte? En medio de la obscuridad de una noche tempestuosa, con el mar embravecido, se puede naufragar y hasta morir ahogado, remate de una vida azarosa que todo navegante

debe tener previsto, como ha previsto su fin igualmente trágico el soldado que hace la guerra. Pero la muerte que ronda en los campos de batalla y en los mares que agita la tormenta, es una muerte a la que ven llegar sin sorpresa ni terror los corazones templados en la lucha. En el caso presente, sin embargo, no asusta tanto la muerte como la forma inimaginable en que puede presentarse. Viejos temores y viejas supersticiones que dormían en el fondo de las conciencias, con sueño inseguro y ligero, han despertado alborotadamente, entre las convulsiones del pánico, que no tardará en propagarse.

Por el momento, la gente logra contenerse; pero los semblantes sombríos dejan adivinar lo que cada hombre lleva dentro de sí. Lo mismo si se trata de un marinero que de un oficial. Los más preocupados se encontrarían entre los que no son del oficio, entre los veedores, contadores, escribanos y alguaciles de la Corona, a quienes un deber burocrático hubo de convertir en héroes a la fuerza. El miedo es general, aunque tal vez consigan conjurarlo Colón y los capitanes de la *Pinta* y la *Niña*. Colón porque es el Almirante y los otros dos porque son Pinzones.

Martín Alonso es repetidamente consultado por el genovés, quien tiene que reconvénirle por marchar siempre excesivamente adelantado. No da el onubense mucha importancia a la desviación de las agujas, porque no ha sido tanta como para perder el rumbo. Con unas cuerdas que echan de barco a barco, traspasa al Almirante sus cartas marinas y le dice que permanezca atento, porque hay señales de tierra próxima.

Esta noticia levanta los ánimos abatidos en la nave capitana y disipa un poco la mala impresión producida por la inseguridad de la brújula. Martín Alonso no ha dicho nada que no sintiera: al día siguiente se adelanta más aún que de costumbre, porque ha visto muchos pájaros y, además, llueve pausadamente y sin viento. Esta lluvia fina y la cerrazón del horizonte, así como la presencia de bandadas de tórtolas y otras aves, indican que la tierra no puede estar distante arriba de diez leguas. Y llevan recorridas, desde las Canarias, más de cuatrocientas.

Las señales de tierra se acentúan y aumentan, dejando en el espíritu del capitán de la *Pinta* una impresión alucinante. No le cabe la menor duda de que el esfuerzo y el arrojo de los ex-

ploradores se verán muy pronto recompensados con un descubrimiento sensacional. Las cartas náuticas indican la situación de varias islas en estos parajes. ¿Estarán a la derecha o a la izquierda? Las aves que cruzan el espacio llevan la dirección de poniente. ¡Y entre ellas hay hasta pájaros de río! La tierra debe de estar muy cerca o acaso han pasado a pocas leguas de la misma sin verla. Colón, no menos entusiasmado que Martín Alonso, hubo de desdeñar, en su última conversación con el onubense, las islas señaladas en los mapas, diciendo que ya las verían a su retorno. Eso para el caso de que las dejaran atrás sin haberlas encontrado. El rumbo se ha de seguir en línea recta “hasta las Indias”.

Mar mansa y llana como un espejo, aunque con algas abundantes en forma de isletas. Se recuerda el consejo de Pedro Vázquez de la Frontera: “Hay que meter la quilla en la hierba sin temor y seguir adelante.” Se navega como en un río y el aire parece embalsamado. Esta calma no puede ser sino obra del Señor, que de este modo quiere sostener el espíritu animoso de sus servidores más fieles.

Pero los marineros llevan el susto en el cuerpo desde que vieron noroestear las agujas. La continua bonanza, en la que ven sus jefes un designio propicio de la Providencia, lejos de tranquilizarles, aumenta su angustia. Preferirían encontrar mar gruesa y viento, porque en aquel mundo nuevo donde se han metido todo les es extraño y lo que parece estar más a su favor puede esconder su perdición. Sin viento para llenar las velas, ¿cómo podrán volver a España? Les acongoja esta nueva preocupación, una más entre las innumerables que han renacido en su corto y obscuro entendimiento.

“El ánimo de los marineros — escribe el conde Roselly de Lorgues — se hallaba involuntariamente afectado por imágenes pavorosas, consecuencia de los cuentos fantásticos con que los navegantes entretienen las veladas de invierno, tratando unas veces de los países inhabitados del Mediodía, del gigante submarino del Norte otras; del Craken, espantoso pólipo que con un brazo se agarra en el Báltico, mientras registra con el otro el Océano germánico; de las sirenas engañosas; de los monjes de mar; de los monstruos anónimos, grandes o pequeños, que arras-

tran los bajeles al abismo. Entre los oficiales, los más animosos, sin añadir nada al peligro real, temían dar con la quilla en arrecifes ocultos por la hierba, destrozándose lejos de la costa, en medio de aquellas praderas de donde les sería imposible salir con los botes, no pudiendo manejar los remos enredados en la espesura...”

Pero el primer Pinzón pone tregua a la crisis en una radiante puesta de sol, que hace brillar los cascos y aparejos de las carabelas con reflejos de púrpura. En el cielo se encienden luminarias de victoria que tiñen con los colores del oro y de la sangre el inmenso piélago verdeante de sargazo. Se encuentra el piloto de Palos en la popa de su navichuelo y desde allí lanza un grito estentóreo: “¡Tierra!” La buena nueva llega a las naves de la retaguardia, cuyas tripulaciones empiezan a trepar por los mástiles y a colgarse de las jarcias para ver mejor. La gente de Martín Alonso entona el *Gloria in excelsis Deo* y Colón, de rodillas en el puente de la *Santa María*, da gracias al Señor de las Alturas.

Desgraciadamente, la tierra no aparece. Ha sido una alucinación del capitán de la *Pinta*, quien, al fin, ha de reconocer que se ha engañado. Aquellas aves vistas, la llovizna sin viento del día anterior, la presencia de una ballena, la cerrazón del horizonte, todas éstas fueron señales que excitaron su imaginación hasta precipitarla en un espejismo. Sin duda no faltan rompientes en estas regiones. Debe de haberlas. Las tórtolas, los alcatraces, los rabos de junco de alguna parte tenían que venir. Pero las rompientes han pasado inadvertidas y los ánimos languidecen otra vez.

Entramos en el mes de octubre y las leguas andadas, desde que se abandonó la Gomera, pasan de ochocientas, distancia nunca recorrida en mar abierto, y nadie puede predecir cuál será el final de la travesía. El Almirante empieza a vacilar, aunque dice a sus hombres, para tranquilizarles, que han dejado atrás las islas y que ya encontrarán otras. Se echa de ver, no obstante, que intenta ocultar con palabras vanas el desasosiego en que se debate su alma. Ha hecho más frecuentes sus conversaciones con el primer Pinzón, de barco a barco, porque la entereza y la fe del onubense, que no han sufrido merma, sirven mejor que sus dis-

cursos para frenar la impaciencia de los más decaídos. La gente de la nave capitana se arroja sobre la borda para oír la voz alentadora de Martín Alonso.

Les rodea el sargazo por todas partes. La imaginación de los asustadizos exagera el peligro de las algas, llamadas también *Uva de los Trópicos*. Temen que las hierbas, sobre las que perciben conchas y cangrejos de distintas formas y tamaños, lleguen a formar una capa tan tupida que detenga la marcha de los navíos. Aunque la proa rompe sin dificultad estas islas flotantes, dispuestas longitudinal y paralelamente según la dirección que lleva el viento. El verdadero peligro no está en las algas, sino en que éstas señalan una región que constituye acaso el mayor desierto del Atlántico. Está comprendida aproximadamente entre los meridianos 48 y 75° y ocupa una superficie de cuatro millones de kilómetros. Los marineros de la *Santa María*, la *Pinta* y la *Niña* ignoran el hecho, que aumentaría su terror; pero creen ver en la acumulación de hierba el límite de mar navegable. Aunque les empuja blandamente el alisio, soplando del nordeste, y las carabelas avanzan por entre las algas como llevadas con la mano.

Y llegamos al momento crítico y más dramático de la travesía. La tripulación de la nave capitana, dominada por el miedo, se dirige al Almirante y le pide en tono conminatorio que dé la vuelta. Quiere regresar a España, porque ha perdido completamente la esperanza de llegar a parte alguna donde vivan seres humanos.

La historia más generalizada del descubrimiento es en este punto un cúmulo de falsedades y de amaños grotescos. Según ella, los amotinados querían arrojar al mar al Almirante, a quien insultaron, llamándole loco, embustero y charlatán. Pero Colón, con la serenidad de un héroe legendario, supo hacer frente a la situación. "Me mataréis a mí y a mis criados — dijo, cruzándose de brazos ante la turba de ignaros, al mismo tiempo furiosos y enloquecidos por el miedo; — pero pensad en lo que os aguarda cuando piséis de nuevo la tierra de Castilla: allí se os pedirá cuenta de vuestro crimen." Y aún se añade que los hermanos Pinzón eran los capitostes del motín y que el Almirante pidió un plazo de tres días para descubrir la tierra que buscaban.

Esta es la historia inventada; volvamos nosotros a la verdadera.

Ciertamente la tripulación de la *Santa María* no hace nada por ocultar su desaliento; por el contrario, se muestra levantisca y deseosa de que se abandone la empresa, aunque nadie toma actitudes violentas ni mucho menos atenta contra la vida del Almirante. "Aquí la gente no lo podía sufrir: quejábase del largo viaje..." Estas son palabras que escribe Colón en su Diario el día 10 de agosto. Y no volverá a ocuparse de la supuesta insubordinación de los marineros hasta pasados cinco meses, diciendo entonces que los hombres de su barco "estaban determinados de se volver y alzarse contra él..." No dice que *se alzaron*.

Debe convenirse en que, si hubo rebelión, se lo calló el Almirante acaso por considerar que el hecho, lejos de hablar en su favor, más bien le perjudicaba, dejando malparada su autoridad. Mientras a bordo de la *Pinta* y la *Niña* se mantiene un orden perfecto, los tripulantes de la *Santa María* murmuran y andan soliviantados. ¿Por qué esta diferencia? Porque la gente, si ha perdido su confianza en Colón, sigue teniéndola muy firme en Martín Alonso, a quien todos los hombres embarcados en Palos miran como el verdadero jefe de la flota.

Esto no lo ignora el genovés, que se ha sentido herido en su orgullo ya antes de embarcar. La sombra del primer Pinzón apaga su brillo. En el fondo de su alma, aborrece a su socio, porque le ha colocado, probablemente sin advertirlo, en una situación de inferioridad, que se hace más manifiesta después que la tripulación de la nave capitana ha exteriorizado su disgusto.

En Pinzón encontramos el antípoda de este carácter, una personalidad que, por sus cualidades ingénitas y las circunstancias que la han formado, se encuentra diametralmente opuesta a la descrita por Carlos Pereyra. El onubense es un hombre que debe su reputación a un esfuerzo sostenido durante largos años de vida en el mar. Sus compañeros y subordinados le conocen de antiguo y han podido contrastar los conocimientos del maestro con los propios. Sus hazañas son públicas y han tejido en torno de su figura una leyenda heroica. De sus virtudes, como de su inteligencia y su fortuna, hablan con encarecimiento cuantos le conocen, que son todos sus conterráneos. Ha hecho muchos favores y

cuenta con innumerables amigos. Es generoso, franco, liberal, comunicativo, incapaz de esconder largo tiempo un resentimiento, enérgico cuando lo requiere la situación, blando y humano en la intimidad. Resplandecen en él los sentimientos más nobles, porque los tiene y porque, al mismo tiempo que un verdadero jefe, es un hombre sencillo y natural, que puede mostrarse inflexible y duro en un momento dado, aunque, superada la crisis que ha hecho necesario el rigor, vuelve a sonreír a sus inferiores y los trata como a iguales. Su contribución decisiva a la penetración del Océano no es un secreto para nadie. En Palos, como en Moguer y en Huelva, todo el mundo sabe que, sin su ayuda, la armada de Colón no habría salvado nunca la barra de Saltes, no obstante lo cual el verdadero animador de la empresa ni hace alarde de sus méritos ni se aparta un instante del lugar que le ha sido señalado.

La disputa sobre si Martín Alonso Pinzón fué el promotor de lo ocurrido a bordo de la *Santa María*, o, por el contrario, a él debió el Almirante que su flota continuara avanzando, viene de muy antiguo. Existía ya cuando la historia del descubrimiento estaba en sus balbucesos.

Fernández de Oviedo, entre los cronistas primitivos, recoge las dos versiones. Primero dice que Colón solucionó por sí solo el conflicto, imponiendo su autoridad a los desmandados; pero en seguida se hace eco de otras referencias, según las cuales el Almirante, desalentado él también, habría emprendido el retorno a España "si estos hermanos Pinzones no le hicieren ir adelante". Y continúa Oviedo: "E diré más, que por causa dellos se hizo el descubrimiento, e que Colón ya ciaba y quería dar la vuelta." Pero a continuación observa: "Esto será mejor remitirlo a un largo proceso que hay entre el Almirante y el Fiscal real, donde a pro e contra hay muchas cosas alegadas, en lo cual yo no me entremeto; porque como sean cosas de justicia y por ella se han de decidir, quédense para el fin que tuvieren."

En efecto, Fernández de Oviedo no se equivocaba: en el proceso está la luz. Hurgándose más profundamente en los archivos y en el sentido de los hechos históricos, al cabo de los siglos se ha venido a conocer la verdad, que es como sigue:

Como le acontece siempre que se encuentra en un gran apuro, Colón no sabe qué hacer al ver soliviantada a la gente, y acude a

Martín Alonso, su brazo derecho, el que encuentra remedio para todos los males. Colón no puede tomar una actitud bizarra ante sus marineros porque también siente flaquear la fe y la voluntad propias. Está contagiado del desaliento general. Al advertirlo Pinzón, después de acercar su nave a la del Almirante, trata de recordarle con buenas palabras el cumplimiento de su deber.

—“Agora partimos de la Villa de Palos — dice — y ya vuestra merced se va enojando. Avante, señor, que Dios nos dará victoria que descubramos tierra, que nunca Dios querrá que con tal vergüenza volvamos.”

A estas palabras alentadoras, que confortan el corazón del genovés, contesta éste, sinceramente conmovido:

—“Bienaventurado seáis.”

Luego explica la situación moral en que se encuentran los tripulantes de su bajel, y Martín Alonso contesta con energía:

—“Señor, aforque vuesa merced a media docena dellos, o éche-los a la mar. Y si no se atreve, yo y mis hermanos barlovearemos sobre ellos y lo haremos, que armada de tan altos Príncipes no había de volver atrás sin buenas nuevas.”

El diálogo aquí transcrito está tomado de las declaraciones de testigos comparecidos ante el Fiscal de la Corona, en el proceso a que se ha hecho referencia.

De Vicente Yáñez Pinzón, hermano de Martín Alonso y capitán de la *Niña*, se cuenta que, al ser consultado, replicó:

—“¿Hemos andado ochocientas leguas? Andemos dos mil. Después será tiempo de ponerse a discutir sobre el regreso.”

La intervención de los Pinzones, especialmente la de Martín Alonso, detiene, en consecuencia, el conato de motín en la *Santa María* y es decisiva para el descubrimiento que se produciría dos días más tarde. Sin la presencia del piloto de Palos, alma de la expedición, ni siquiera habría el Almirante llegado tan lejos; pues es de suponer que el desaliento de la marinería y aun el de los oficiales burócratas embarcados en la nave capitana, se hubiera manifestado mucho antes.

Al primer Pinzón se debe asimismo el cambio de rumbo hacia el Sudoeste que habrá de apresurar la llegada venturosa a una playa de las islas Bahamas. Aunque es éste un hecho que igualmente podría atribuirse al azar. Si algún mérito alcanza al ca-

pitán de la *Pinta*, en este punto, es el de haber permanecido más atento que nadie en su puesto de observación. Ve volar por encima de su cabeza una bandada de papagayos y los sigue, convencido de que tiene la tierra a escasa distancia.

Por su parte, Colón aquella noche cree ver una luz. Llama a dos testigos para que corroboren que la luz existe, aunque muy débil y distante. Uno de los testigos dice que sí, que le parece distinguir una luz mortecina; el otro no ve nada.

Han aminorado la marcha porque Martín Alonso jura por la salvación de su alma que están navegando entre tierra. Se viven unas horas de intensa ansiedad. Eran las diez de la noche cuando Colón dijo haber visto una luz. A la hora de la *Salve* comunica a los marineros de su barco las impresiones halagüeñas del capitán de la *Pinta* y promete un jubón de seda al que primero vea tierra, además del premio de diez mil maravedises ofrecido por los Reyes Católicos. No tanto por las albricias del jubón y los dineros como por la satisfacción de comprobar que han llegado al término de su viaje, nadie piensa en dormir.

La noche es serena, clara y hermosa. La luz de plata de la luna riela en la móvil superficie del mar. Hace calor. Con sople blando y suave, la brisa empuja los navichuelos hacia su glorioso destino.

A las dos de la madrugada, un marinero de la *Pinta*, llamado Juan Rodríguez Bermejo, vecino de Molinos, en tierra sevillana, percibe la cinta blanquecina de una playa bajo el fulgor del argentado luminar. Es el marinero que la historia recuerda con el nombre de *Rodrigo de Triana*. En seguida da el grito de "¡Tierra! ¡Tierra!" y corre a comunicar la buena nueva a Martín Alonso Pinzón.

Éste hace soltar un tiro de lombarda. Es la señal que llevará a las otras naves la noticia del acontecimiento insuperable.

Se reúnen las tres carabelas, cuyas tripulaciones llenan la noche con sus gritos jubilosos. El Almirante pregunta al capitán de la *Pinta*:

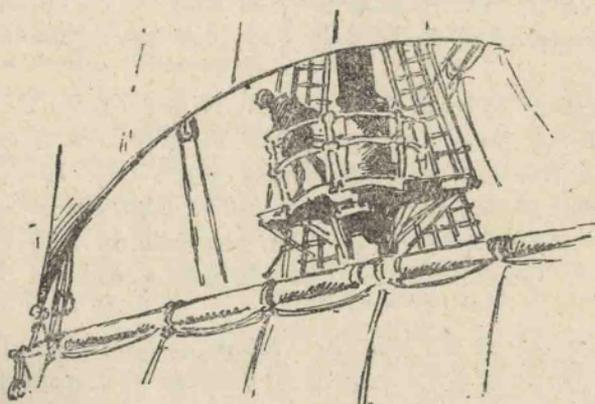
—¿Habéis fallado tierra, señor Martín Alonso?

El onubense, radiante, muestra al marinero afortunado y contesta:

— Este Juan Rodríguez, vido primero una cabeza blanca de arena; alzó los ojos e vido la tierra. Señor, no se pierdan sus albricias.

Deciden recoger velas y quedarse al paio para esperar el día. Pero la velada no transcurre en medio del alborozo que el descubrimiento, logrado a costa de tantos sacrificios, había de levantar. La alegría general la empaña, la oprime, la malogra una resolución del Almirante, que se adjudica a sí mismo el premio ganado por Juan Rodríguez Bermejo. No habrá jubón de seda ni beneficio de juro para el pobre marinero sevillano. El pretexto que sirve a Colón para posesionarse de los diez mil maravedises es que él había visto una luz algunas horas antes.

Un día escribirá al Padre Fray Bartolomé de las Casas que el premio correspondía al Almirante, “por justicia de Dios”. El perjudicado debió tomar al pie de la letra esta afirmación, por cuanto, al regresar a España, “despechado de aquesto — dice Fernández de Oviedo, — se pasó en África y renegó de la fe”.





VII

EL MUERTO AL HOYO

La tierra descubierta era una isla de las Bahamas que todavía está por identificar. El archipiélago comprende más de quinientas islas y cayos y se extiende en una línea de cerca de 1.300 kilómetros entre la Florida oriental y Haití. La isla adonde iban a desembarcar los exploradores españoles era llamada por sus habitantes *Guanahaní*; pero este nombre se ha perdido, como asimismo el de *San Salvador*, que le puso Colón. Se ha tratado de localizar el punto de desembarco, aunque sin conseguirlo. La duda está entre las islas Mayaguana, El Gato, Samama, la Gran Salina y Watling.

Era el amanecer del 12 de octubre cuando el Almirante, acompañado de los hermanos Pinzón, del escribano Rodrigo de Escobedo y demás representantes de la Corona, pisó tierra americana por primera vez. Les llevó a la playa una barca armada, cuyos tripulantes enarbolaban el estandarte de Castilla y dos banderas de la Cruz Verde, con las iniciales de los Reyes Católicos. Tomó Colón en sus manos el pendón real y avanzó tierra adentro, se-

guido de su séquito. Les cerraba toda perspectiva una vegetación lujuriosa, exuberante de verdor. Se arrodillaron todos para dar gracias a Dios por haberles permitido descubrir aquella tierra que ya les parecía maravillosa. Una sencilla ceremonia sirvió para tomar posesión de la misma en nombre de los Reyes de España. El Descubridor hizo las protestas de derecho y el escribano tomó constancia de todo por escrito.

Cumplida esta formalidad, lo que interesaba a los descubridores era conocer la importancia de su descubrimiento. No podían saber en dónde estaban, aunque el misterio del mar quedaba roto y vencido. Pero allí empezaba un desfile de sorpresas suficiente para entretener la expectación de muchas generaciones. Colón y sus compañeros, llegados a las puertas de lo desconocido, se afanaban por provocar, sin saberlo, un alumbramiento grandioso que cambiaría la faz del mundo; pero ellos no eran nada más que los iniciadores de una obra colosal en la que iba a emplearse la energía de varios pueblos y toda la vitalidad de España.

El primer cuidado del Almirante fué establecer comunicación con los habitantes de la tierra que acababan de encontrar. Eran salvajes que iban desnudos como su madre les echó al mundo, aunque de muy buen natural, mansos, risueños y serviciales. Colón les regaló unos bonetes colorados y unas cuentas de vidrio; ellos dieron, en cambio, papagayos y ovillos de algodón. Pero otra cosa pedían los descubridores: pedían informes de su país y de los países vecinos. Aunque de nada sirvieron los vastos conocimientos lingüísticos del judío converso Luis de Torres, para entenderse con los naturales de Guanahaní, algo se pudo averiguar platicando por señas, con ayuda del ingenio. Los salvajes dijeron que su tierra estaba rodeada de agua por todas partes, lo cual daba a entender que era una isla, y que otras tierras de configuración semejante las había en gran número en aquellos parajes. ¡Magnífico! Sabían ya los españoles que habían descubierto un archipiélago.

Hay que bojar las costas de Guanahaní. Colón las recorre en barca, y aunque la isla le resulta demasiado pequeña para sus esperanzas, se dispara su fantasía con un surtidor de hipérboles, entre las cuales se cuenta la de haber hallado un puerto capaz de contener "cuantas naos hay en toda la cristiandad". Pero esto es

un deslumbramiento explicable. Con los ojos del entusiasmo se ven las cosas como a través de gigantescos cristales de aumento. Los navichuelos se hacen de nuevo a la vela y recorren las islas, que son innumerables. Desembarcan en algunas los exploradores, ahora penetrados por el aguijón de la codicia. Buscan oro, piedras preciosas, perlas, esencias aromáticas; pero los indígenas, todos parecidos a los de Guanahaní, sólo tienen ovillos de algodón, tabaco y batatas, productos de la tierra cuya utilidad desconocen los europeos. Pequeños ornamentos de oro ha encontrado el Almirante, adorno personal de algunos indígenas, que los llevan colgando de la ternilla de la nariz; pero los informes obtenidos sobre su procedencia son vagos y se refieren a países lejanos.

¡Oro! ¿Pero no valen estas noticias más que el oro? La seguridad de que hay tierra abundante por descubrir es mil veces preferible a la evidencia de los más ricos yacimientos. Sólo que la codicia es impaciente.

Colón no sabe ahora ni sabrá jamás que ha llegado a los umbrales de un Nuevo Mundo. Recorriendo las Lucayas, de las que dice "que no podría ver por menudo en cincuenta años", llega a tener la impresión de la grandeza de su descubrimiento. Pero su embrollada geografía le hace desvariar. Cree haber llegado al mundo de Marco Polo y hallarse navegando por aguas del Japón. Los salvajes hablan de Cuba y supone que es Cipango y tierra firme. Sueña con pasarse de un salto a la China y visitar después al Gran Can de Tartaria. El error sería disculpable si no hubiese de durar catorce años, es decir, todo lo que resta de vida al Descubridor. Otras tres veces cruzará el Océano, para continuar sus descubrimientos, llegando a costear la América meridional desde el Orinoco a Caracas, y seguirá diciendo que ha estado a diez jornadas del Ganges, el río sagrado del Indostán. El mundo, a su parecer, es pequeño y tiene la forma de una pera; en el pezón de la pera está el Paraíso Terrenal.

Fiel a las fantasías de Mandeville, la ilusión de llegar a la patria de Adán y Eva no le abandonará nunca. "Yo no tomo quel Paraíso Terrenal sea en forma de montaña áspera, como el escribir dello nos amuestra, salvo qué sea en el colmo, allí donde dije la figura del pezón de la pera, y que poco a poco, andando hacia allí desde muy lejos, se va subiendo a él."

Colón encontrará el camino para subir al Paraíso. ¿Cuál? ¡El curso del Orinoco!

Pero volvamos adonde estábamos. No sea que se nos contagien las incoherencias del Descubridor y nos perdamos nosotros también en divagaciones.

Las islas visitadas por el Almirante son cuatro, a las cuales ha dado los nombres de San Salvador, Santa María de la Concepción, la Fernandina y la Isabela. En todas ellas encuentra paisajes hermosísimos y hombres apacibles, que le reciben con alegría y amor. Lo que no encuentra son los tesoros que se prometían los descubridores como recompensa inmediata por sus esfuerzos. Los naturales de la Isabela les señalan un rumbo que conduce a la tierra que ellos tienen por más rica y bella. La llaman Cuba. Y allá van las carabelas, llevadas por el viento y la ilusión. Surgen ante la costa septentrional de Cuba y los españoles desembarcan.

Colón cree encontrarse en el Extremo Oriente y rememora sus lecturas de Marco Polo, de Juan de Mandeville y del franciscano Odorico de Pordémona. Ninguno de los navegantes veteranos que le acompañan puede contradecirle, porque todos ignoran adónde han ido a parar y porque el genovés, con su imaginación desbordada, les aturde.

Cuba es un paraíso, “la tierra más hermosa que ojos humanos hayan visto”, dirá el Almirante, esta vez sin exagerar su afición al estilo hiperbólico. El Descubridor, siempre conmovido ante los esplendores de la naturaleza, tiene ahora sobrados motivos para extasiarse. “Y diz que era gran placer ver aquellas verduras, y arboledas y aves, que no podía dejallas para se volver.” Ríos sosegados y azules, de sorprendente profundidad, cubierta su superficie de plantas acuáticas y con árboles en las orillas de formas nuevas y esbeltez única, que más parecen soñados que verdaderos. En las playas la hierba llega hasta el agua, tan mansa y transparente que se diría “aparejada para criar perlas”. Puertos maravillosos, con numerosas islas en su interior que emergen como ramos de flores. Montañas que se tropiezan con el cielo, pero “claras, sin niebla ni nieve”, terminando “como puntas de diamante”. Valles profundos y extensos, de vegetación exuberante, y un aire diáfano, saturado de aromas.

Si Cuba no tiene minas de oro, cuando menos tendrá especias

olorosas: el clavo, el benjuí, el incienso, el alcanfor, la canela, el jengibre, la nuez moscada. Para Colón, Cuba es un vergel maduro en fragancias, y ello le afirma en su creencia de encontrarse en Cipango o en Catay.

Tan convencido está de haber puesto pie en el Japón o en la China y tan pobre noción tiene de las distancias, que envía una embajada al Gran Kan, para quien los Reyes Católicos le han dado una carta. Los mensajeros son el políglota Luis de Torres, intérprete de lenguas orientales; Rodrigo de Jerez, hombre de la confianza del Almirante, y dos hijos del país.

Todos los españoles que toman parte en la expedición exploradora dan por descontado que Cuba es una isla. Lo han dicho los indígenas, añadiendo que se necesitan veinte días de navegación para rodearla. Colón es el único que supone hallarse en un continente. Tal vez para convencerle de lo contrario, o para buscar indicios que les orienten sobre su verdadera situación, Martín Alonso, acompañado de algunos valientes, se interna en una tierra cubierta de espesuras impenetrables, durando su arriesgada y agotadora exploración largos días.

Cuando regresan el capitán de la *Pinta* y los enviados al Gran Kan — uno y otros no han conseguido otra cosa que perderse en las maniguas e importunar con sus preguntas a pobres gentes sorprendidas por su facha y por sus armas, — el Almirante decide embarcar de nuevo y seguir costeano con rumbo a occidente. ¿Su propósito es bojar la isla o dirigirse a otra, una que los indígenas llaman Babeque y de la que dicen que abunda en oro?

Lo interesante aquí, para nuestra narración, no es el propósito que pudiera abrigar el Almirante, sino un acontecimiento que se produce a consecuencia de esta nueva salida al mar.

Con fecha 21 de noviembre, dice el Diario: “Este día se apartó Martín Alonso Pinzón con la carabela *Pinta*, sin obediencia y voluntad del Almirante, por codicia, diz que pensando que un indio que el Almirante había mandado poner en aquella carabela le había de dar mucho oro, y así se fué sin esperar, sin causa de mal tiempo, sino porque quiso.”

Por primera vez trasciende en el Diario la mala voluntad de Colón para el onubense; pues, a continuación de la nota anterior, escribe que otras muchas le tiene hechas el capitán de la *Pinta*.

¿Es posible? ¿Por qué entonces se lo ha callado hasta aquí? Sorprende esta discreción en hombre tan crudo y enojadizo, como le califica López de Gómara.

Pero el culpable de que la *Pinta* se haya separado de las otras dos carabelas, no es Martín Alonso, sino el mismo Almirante, quien habiendo ordenado que se hiciera rumbo al Oeste, cambió luego de parecer y se dirigió al Sur. Navegaban de noche y estaba la *Pinta* a barlovento, como más velera. Además, miente Colón al decir que el tiempo era bueno. Estaba la mar imponente y no se veía, por ser la noche muy oscura, a diez pasos de distancia. Así lo tiene que declarar el mismo Padre Las Casas, incondicional del Almirante, a quien rectifica: "...creciendo el viento y siendo las olas espantables, corrieron a popa donde el viento les quisiera llevar y la *Pinta* desapareció, temiendo el Almirante que se hubiese perdido."

El genovés mandó encender faroles en su nave para que Martín Alonso pudiera orientarse; pero las señales de luz, en el mar, son siempre inciertas, sobre todo si hay tormenta.

Al darse cuenta Pinzón de que se ha separado de la *Niña* y la *Santa María*, considera que lo más razonable es seguir el rumbo indicado por el Almirante. Éste marcha ahora con dirección Sur; pero Martín no lo sabe, no puede saberlo. La única posibilidad que se le ofrece de reunirse con los otros bajeles, es seguir el camino previamente señalado para todos. Esta es una razón incontestable.

Y, sin embargo, de este suceso, debido en parte al azar, pero del cual alcanza al Almirante una responsabilidad evidente, arranca la calumnia que pesará implacable sobre el nombre de Martín Alonso Pinzón, mientras viva el intrépido marino onubense y hasta después de muerto. Basta para ello que Colón escriba en su Diario que es un traidor. Traidor le llamarán a su vez el hijo del Almirante, D. Fernando, y el Padre Fray Bartolomé de las Casas, primeros historiadores del descubrimiento, en cuyos escritos habrán de inspirarse cuantos les sigan.

Si Martín Alonso hubiese podido prever las consecuencias del contratiempo, otra habría sido su conducta seguida más tarde. De él sospechó Colón, primero, que se había ido a descubrir por su cuenta la isla aurífera de Babeque, y después que la intención del

piloto de Palos era adelantarle en su retorno a España para informar a los Reyes sobre el descubrimiento de forma que apareciese Martín como el verdadero descubridor. Siempre receloso y mal pensado, debido tal vez a su condición de extranjero entre españoles, que le condenaba a un cierto aislamiento, Colón veía traiciones en todas partes. Aunque, por la naturaleza de su carácter, hubiera desconfiado de su mismo padre. Nunca tuvo un amigo al que se entregara de corazón. Ni por excepción escribe en su Diario un elogio para alguno de los hombres que compartieron con él los trabajos y los peligros de la travesía inmortal. Todo el mérito de la misma es de su exclusiva pertenencia. Su figura ha de aparecer siempre en primer término, sin acompañantes, completamente sola y sobre un fondo de nubes.

Llevada a tal extremo su preocupación egocéntrica, no es extraño que la simple sospecha de que el capitán de la *Pinta* se le emancipaba — para coger él solo el oro de Babeque o para volver a Castilla y presentarse ante los soberanos como merecedor de especiales recompensas, — le hicieron ver en el onubense nada menos que el mismo demonio.

¿Y qué hace entretanto Martín? Ya lo hemos dicho: seguir su rumbo. No encuentra los navíos de su hermano y del Almirante, pero sí varias islas y desembarca en todas. Su propósito no es alejarse mucho y esperar. Destaca varios grupos de indígenas, embarcados en sus canoas, para que recorran las aguas del archipiélago en busca de la *Santa María* y la *Niña*. “Hemos de tropezarnos por fuerza — piensa Pinzón; — ellos me buscan a mí y yo les busco a ellos. Si el temporal no desbarató sus bajeles, han de aparecer algún día.” No pudiendo hacer otra cosa, se dedica a rescatar los ornamentos de oro que tienen los naturales de las islas, cambiándolos por bujerías traídas de España: cuentas de vidrio y objetos de hojalata y de estaño, que los salvajes acogen con agrado por su novedad. La mitad de los rescates, que asciende a novecientos pesos de oro, lo guarda Martín para el Almirante y el resto lo reparte entre los hombres de la *Pinta*.

Pero un día, rondando por las islas del Caribe, llega a una de ellas que le parece tan grande y hermosa como la de Cuba: es Haití. Intenta rodearla y descubre la desembocadura de un gran río, que puede ser considerado al mismo tiempo como magnífico

puerto, pues en ninguna parte de las islas que llevan encontradas ha visto Martín abrigo tan amplio y seguro para los barcos. Aquí el hombre se entusiasma, sobre todo después de haberse internado en la tierra y haber visto un paisaje que le recuerda el del Mediodía de España. El hallazgo le consuela de verse separado del resto de la expedición. Como representante de los Reyes Católicos, toma posesión del país y ordena el amojonamiento consiguiente. Después tiene una debilidad: la de bautizar con su nombre el puerto donde ha desembarcado. Pero es explorador, no santo: el descubrimiento que acaba de hacer reviste una indudable importancia y se explica que le haya envanecido un poco.

Es tan ingenuo, sin embargo, que, después de esta victoria, no piensa nada más que en reunirse con el Almirante para comunicarle el fausto suceso. Ya no tiene paciencia para continuar esperando. Volverá a Cuba: acaso la borrasca obligó a las otras naves a retroceder y buscaron refugio en lugares conocidos. Hay que recorrer los parajes donde advino la separación. Y si no encuentra a sus compañeros perdidos, siempre queda tiempo para emprender el retorno a Haití y resignarse a la pasividad de la espera.

Esta idea es puesta en ejecución inmediatamente. ¿Quién se atrevería a dudar de la lealtad de Martín Alonso, viendo en su conducta tortuosidades y maquinaciones propias de un espíritu maligno?

El capitán de la *Pinta* encuentra al Almirante en la punta oriental de la isla de Cuba. Le explica todo lo sucedido y los descubrimientos hechos; le entrega los novecientos pesos de oro guardados para él de los rescates; le muestra media docena de indios embarcados en Haití; le da pormenores del puerto al que ha puesto su nombre. Por todo ello espera ser felicitado y abrazado con efusión.

El genovés, no obstante, no se conmueve. Aparenta aceptar las razones de Martín, pero rechaza el oro. Ya pasarán cuentas más tarde. Su actitud es reservada y áspera. El de Palos busca explicaciones a este despego de su superior y lo achaca al disgusto que le ha producido la pérdida de la nave capitana, embarrancada en aquellas costas. También a Martín le aflige la triste noticia y

pregunta a Juan de la Cosa y a otros compañeros cómo ocurrió la desgracia.

La pérdida de la *Santa María* se debe a uno de esos sucesos imprevisibles e inherentes a la navegación. Según el Almirante, ocurrió el percance cuando “estaba el mar en calma muerta y tan quieto como una taza de agua”. Podía haberse evitado — sigue diciendo Colón; — pero el piloto y otros oficiales huyeron en los botes dejándole a él en gran peligro, acaso por el deseo de verle perecer. Juan de la Cosa es otro traidor. En su Diario escribirá el ligur “que porque le había traído consigo a estas partes por la primera vez, e por hombre hábil le había enseñado el arte de marear, andaba diciendo que sabía más que él”.

¡Siempre viendo traiciones por todos lados y siempre despreciando el saber de los demás! Colón es un megalómano, atacado al mismo tiempo de manía persecutoria. Llega al extremo de prohibir a sus pilotos que tomen apuntes de las rutas seguidas y levanten mapas sobre la situación de las islas descubiertas. Todo se ha de mantener en secreto, del cual él será el único depositario. No quiere a su lado colaboradores inteligentes, a quienes el día de mañana habría de recompensar reconociendo sus méritos: quiere gente anónima, sin luces y sin ambición, a la que se paga un salario miserable y se la hunde en el olvido.

Juan de la Cosa, cartógrafo habilísimo, llevado por su talento a diseñar el primer mapa que se levantará del Nuevo Mundo, no es persona grata al Almirante. ¡Y le acusa de haber provocado la pérdida de la *Santa María*, nave que pertenecía en propiedad al admirable piloto de Santoña! No lo dice en público, para que la indignación de los marineros no le ponga en trance comprometido; pero lo escribe en el Diario que piensa entregar de su propia mano a los Reyes.

Para trasladarse de Cuba a la isla de Haití, hay que embarcar a toda la gente en los dos navichuelos que restan de la armada, ya sobrecargados por lo que se ha podido salvar de la capitana. Colón quiere llevarse incluso toda la madera de su barco perdido. El viaje es peligroso por esta causa, por que la *Pinta* y la *Niña* llevan más carga de la que pueden soportar. Y a bordo van todos los hombres amontonados, dando cuerpo con cuerpo.

Durante la travesía, que se hace sin dificultades, pese a la in-

comodidad de viajar como sardinas en banasta, el Almirante sigue dándole vueltas en su pensamiento a la supuesta traición de Martín Alonso, quien, alegre y confiado, no teniendo nada que reprocharse, continúa hablando con entusiasmo de las bellezas de Haití, tierra que le parece habrá de hacer la fortuna de cuántos toman parte en la expedición.

El genovés no pone la menor atención en sus palabras. Su corazón no ha curado del aguijonazo de la sospecha. Pero aunque el comportamiento del onubense fuera impecable, el destino ha querido que mientras él naufragaba en las costas de Cuba, su segundo, más afortunado, impelido por vientos de ventura, arribase a una isla maravillosa que por derecho de méritos debían haber visto antes sus ojos. Le roe el alma una envidia menuda de hombre inferior. Y después teme — es una observación de Fernández Duro — que puedan sacar partido las malas lenguas del naufragio de la capitana, porque, “aunque ni remotamente había de ocurrir censura por la pérdida en aquellas costas desconocidas de cualquiera de las carabelas, era el caso que la capitana y no las otras había sufrido el siniestro, ofreciendo motivo a que pudiera decirse, como se dijo en las probanzas, que por los Pinzones fué Colón a las Indias y por los Pinzones volvió de ellas”.

Ya en Haití, después de haber dado a la isla el nombre de la Española, el Almirante no puede esconder por más tiempo el rencor que le roe las entrañas y estalla como una mina. El pretexto, o el fulminante, para decirlo mejor, es el haber puesto el capitán de la *Pinta* su nombre al puerto descubierto por él. Colón lo llama Puerto de Gracia y prohíbe a sus acompañantes, bajo la amenaza de severos castigos, que lo llamen de otro modo. Es en vano: Puerto de Martín Alonso se llamará durante muchos años. Pero eso no tiene importancia. Lo que importa es la explosión que ha destruído irremisiblemente la armonía entre dos hombres que se complementaban sin saberlo.

Martín, herido en lo vivo, no abandona por el momento la prudencia, aunque en adelante será más cauto para no dejarse sorprender por el genovés, en quien ha descubierto un enemigo. Y se produce un nuevo choque. Para prevenirse contra las “soberbias y deshonestidades” del piloto de Palos, “las cuales quiso el Almirante disimular por no dar lugar a las malas obras de Satanás”,

decidió emprender el regreso a España "con la mayor priesa que le fué posible". Pero se le ocurre que debe dejar en la Española unas docenas de españoles, encargados de mantener en la isla la soberanía de España todo el tiempo que él tarde en volver. Probablemente lo que busca con esta disposición temeraria es aligerar de gente los navichuelos y hacer el viaje con más desahogo. La suerte que puedan correr los indefensos marineros abandonados entre salvajes no le preocupa. Y Martín protesta con la energía del que defiende la razón y la existencia de sus hermanos en el amor de Dios.

Opina Colón que los indígenas son de buen natural, por lo que puede esperarse que no atacarán a los españoles que se queden en Haití; Martín replica que en la isla habitan tribus numerosas, algunas muy guerreras, y que de todos modos es insigne locura confiar en la mansedumbre de unas gentes a las que no se conoce y de las que lo único que se sabe es que viven abandonadas a sus instintos primarios; arguye el Almirante que con la madera de la *Santa María* se puede construir un castillo, refugiados en el cual podrían los atacados defenderse durante largo tiempo, y el capitán de la *Pinta*, cada vez más indignado, observa que medio centenar de hombres mal pertrechados y disponiendo sólo de escasos mantenimientos, no podrían resistir sino muy pocos días a innumerables enjambres de flecheros, para quienes el exterminio de un puñado de cristianos hambrientos sería un juego de niños.

La disputa es agria y violenta, porque el Almirante, viéndose impugnado con tanto ardimiento, se encastilla en su autoridad, mientras Martín Alonso, que tiene en Palos de Moguer a su esposa y seis hijos, piensa en las familias de los que van a quedar desamparados en una isla perdida en la inmensidad del Océano, y arrecia en sus protestas.

El tiempo se encargará de demostrar que los temores de Martín no son un pretexto para comprometer la situación de su jefe ante los compañeros: los que se queden en Haití perecerán todos de muerte horrible y a manos de los mismos indios que le parecen a Colón los seres más inofensivos de la tierra. Pero el Almirante no puede consentir de ningún modo que prevalezca una opinión contraria a la suya. Martín Alonso le recuerda que los marineros embarcaron en Palos por ser amigos suyos, por haber dado cré-

dito a sus promesas, siendo él, Martín, por consiguiente, el responsable de su desgracia, si ésta aconteciera, y podrían decirle las viudas y huérfanos el día de mañana: "Por tu culpa nos vemos hoy sin amparo, porque tú te llevaste a los que ganaban nuestro pan, y, al verles en peligro, no supiste defenderles."

No valen, sin embargo, argumentos ni razones ante la inflexibilidad del terco genovés. Martín, desesperado, recurre ahora a las amenazas. Si el Almirante persiste en su resolución temeraria de dejar españoles en Haití, él explicará a los Reyes de España que tamaña atrocidad fué decidida contra el parecer de todos los hombres sensatos que tiene bajo sus órdenes. Y escribirá una relación detallada de todo lo acaecido desde la partida de la flota hasta su regreso, haciendo un concienzudo balance de méritos y conductas, para que sepan Sus Altezas a qué atenerse y puedan repartir sus recompensas dentro de la justicia más estricta.

El tiro ha dado en el blanco, aunque sus efectos son desastrosos. Pierde el Almirante el dominio de sí mismo y se revuelve contra su piloto, echando fuego por los ojos. Una palabra más y mandará que ahorquen al deslenguado para que vaya a escribir su relación al infierno.

Martín Alonso contesta:

— Eso merezco yo por haberos puesto en la honra en que estáis.

Se separan como mortales enemigos.

Al día siguiente se entera Martín de que el Almirante, después de hacer un recuento de sus adictos y de tantear los ánimos de todos ellos, ha decidido prenderle. Otra insensatez. El piloto onubense podría levantar partido y defenderse con las armas, porque la mayoría de los oficiales y marineros se han puesto incondicionalmente a su lado. Pero le repugna la lucha entre compañeros y no quiere echar un borrón de sangre sobre la gloria de una empresa tan venturosamente coronada. No salieron de Palos para venir a reñir una batalla fratricida en medio del Atlántico. Prefiere huir. Y escapa con su carabela a otro extremo de la isla.

Conoce ya al genovés y le considera muy capaz de hacerle colgar de un árbol para no tener contradictores ante los Reyes. Después tataría la boca con puñados de oro, o con mercedes obtenidas de la Corona, a los que quisieran decir la verdad. No. Ha de

ser él mismo quien haga resplandecer la verdad ante el trono. No dará a su enemigo la satisfacción de verle danzar en el aire la zarabanda de la muerte. ¿No pudieron con él los portugueses más templados del Rey D. Juan y había de poder un solitario? Además, defiende la razón.

Colón dice ignorar de dónde les puede venir la soberbia a los Pinzones, aunque se sirve de los mismos para conseguir la reconciliación con el capitán fugitivo. Ha reflexionado y le parece que le conviene más dejar el arreglo de sus diferencias con el de Palos para cuando estén todos en Castilla. Pero se hará el viaje en las condiciones por él ordenadas, o sea dejando en la Española la mitad de la marinería. Ya se está construyendo con los restos de la nave perdida el fuerte donde los condenados a quedarse podrán buscar abrigo si les acometieran los salvajes.

Martín Alonso, instado por sus parientes, acepta entrevistarse con el Almirante y conviene con él una tregua. Continúa protestando de que no embarquen todos los hombres, dando por perdidos a cuantos se queden en tierra; pero ha hecho ya cuanto podía hacer en su defensa y deja al arbitrio de los tribunales de Castilla la resolución de este pleito. Insiste de todos modos en que no permitirá al genovés, sin contradecirle en lo que se tercie, que tergiversen los hechos de forma que los Reyes vean en él un héroe y se olviden de los demás. Lo declara el interesado con la ruda franqueza del hombre que piensa sobre todo en su honor y que jamás ha empleado circunloquios para decir lo que siente. No es rencoroso ni desea reñir con nadie; pero tampoco es hombre de naturaleza manejable, y, en consecuencia, no se presta a facilitar el juego ajeno.

Estando así de tirantes las relaciones del Almirante con su segundo, se acaba de construir el fuerte de la Española y se aparejan la *Niña* y la *Pinta* para emprender el retorno a España. No faltan entre los elementos que componen la expedición hombres de un valor inaudito, o de una inconsciencia conmovedora, que voluntariamente aceptan esperar en la isla, solos entre millares de indios capaces de exterminarles con sólo la fuerza de su número, que vengan nuevas carabelas castellanas a traerles un eco de la patria lejana y también un socorro que puede resultar tardío. Tardarán largos meses en llegar las naves; pero ellos, que piensan vivir mu-

chos años — ¿de qué, si no tienen para sustentarse más de seis semanas?, — sabrán hacer de tripas corazón y afrontar los peligros con ánimo sereno. Piensan servir de esta suerte a Dios y a sus Reyes... y sueñan — todo hay que decirlo — en amasar su fortuna rescatando un oro que en la isla carece de valor. La ambición enciende el fuego donde se forja su heroísmo. Si dieran en temer que antes puede llegar la muerte que una nueva armada, ¿cómo iban a quedarse? Pero el valor y la razón raras veces marchan juntos. El temerario es un jugador que se entrega a la suerte con los ojos cerrados.

Colón, para quien no puede pasar inadvertida la situación espantosa en que deja a unos desdichados a quienes alcanza la gloria del descubrimiento, tranquiliza su conciencia escribiendo de los indios en una hoja del Diario destinado a los Reyes: “Son gente de amor y sin codicia, y convenientes para toda cosa, que certifico a Vuestras Altezas que en el mundo creo que no hay mejor gente ni mejor tierra. Ellos aman a sus prójimos como a sí mismos y tienen una habla la más dulce del mundo, y mansa y siempre con risa. Ellos andan desnudos, hombres y mujeres, como sus madres los parieron. Mas crean Vuestras Altezas que entre sí tienen costumbres muy buenas...”

Esto es para justificar a los ojos de los soberanos el crédito que concede a los indios al confiarles la vida de un puñado de españoles. Crédito exagerado y temerario, que habrá de tener consecuencias terribles; pero el Almirante no conoce más hombres malos que los que le ayudaron a romper el misterio del mar.

Por fin, el 16 de enero de 1493, la *Niña* y la *Pinta* emprenden su viaje de regreso. Todos sus tripulantes miran con inquietud a los compañeros que les despiden desde la playa, agitando en el aire sus espadas y capacetes. Antes de embarcar han tenido un mal encuentro con indios flecheros y ha corrido la sangre. ¿No habrá sido un aviso de la Providencia para que no dejen abandonados a sus hermanos? Martín Alonso, reservado y sombrío, esquivaba el tropezarse con el Almirante, que ha tomado el buen acuerdo de embarcar en la *Niña*, en previsión de nuevos rozamientos desagradables. Martín no olvidará nunca el castillo de la Española por la suerte que le está reservada a su mísera guarnición. Los otros sí pueden olvidar. Dentro de pocos días sólo tendrán pensa-

miento para representarse la acogida jubilosa que les espera en la tierra natal, donde, con legítimo orgullo, podrán deslumbrar a parientes y amigos haciendo historia de sus proezas y de las maravillas que han visto.

Martín no piensa en eso, sino en su visita a los Reyes y en la lucha que habrá de sostener con el genovés para que la verdad no sea obscurecida ni mixtificada por las supercherías de un extranjero intrigante, al mismo tiempo temible por su audacia y su elocuencia. Le preocupan al piloto de Palos su ignorancia de las costumbres cortesananas, su rudeza de marino, su sencillez de hombre honrado y el no tener un abolengo que pudiera servirle de presentación. Pero entiende que la verdad se defiende por sí sola. Explicará una verdad que conocen todos los que han cruzado el charco con él y con el Almirante. ¿Habría algún traidor, sin sentimientos ni conciencia, capaz de contradecirle por ser parcial del italiano? No espera que lo haya. También confía en la ayuda de Dios.

La travesía se hace con felicidad hasta la altura de las Azores. Cerca de un mes de navegación como la que llevaron en el viaje de ida, ahora más agradable aún, porque ya no hay misterio y el más supersticioso y preocupado de los marineros se ríe de los temores pueriles que le atosigaban el alma y encogían el corazón al penetrar en el mar de la hierba. En el esmalte de un cielo de zafiro ven representada la serenidad de su ánimo y el mismo suave impulso que comba las velas victoriosas parece hincharles el pecho, de donde ha desaparecido toda inquietud.

Pero, hallándose a la altura de las Azores, empieza el horizonte a ponerse cárdeno. Se agita el mar, hosco y bramador. El viento se desata, silba y golpea, descargando su empuje huracanado sobre dos frágiles navichuelos que las gigantescas olas zarandean, haciéndoles bailar una danza epiléptica. Recogidas las velas, plegadas sus alas, los bajeles hacen frente a la embestida, apuntando su proa unas veces al cielo y otras al abismo. Una ola los envuelve, otra los levanta; aquí resurgen entre remolinos para escalar de un salto una nueva altura; allí vuelven a hundirse. A bordo ruedan hombres y barricas por el sollado, invade el agua los puentes, se quiebran los aparejos, cruje todo el maderamen, mientras manos férreas se agarran a la rueda del timón y defienden deses-

peradamente contra los golpes de mar y la furia del huracán, los débiles cascarones, que son sólo dos puntos inciertos, apenas perceptibles, en medio de la tormenta.

Esta lucha se prolonga sin tregua durante varios días, hasta perder las naves sus masteleros. En la noche del 14 de febrero ya los tripulantes de la *Niña* y la *Pinta* dan por descontado que han de perderse. ¿No querrán los Cielos que llegue a España la buena nueva de su triunfo? ¿Habrán roto ellos el misterio del Océano para morir antes de haberlo revelado al mundo? Todos se encomiendan a Santa María de la Rábida, la Virgen de los Milagros, sacada del fondo de la ría onubense.

Pero la tempestad no cede, no amaina; antes bien diríase que arrecia por influjo de las tinieblas. La *Niña* hace señales luminosas que igual pueden servir de guía y de esperanza que significar una despedida. Martín Alonso contesta con esfuerzos sobrehumanos por mantenerse cerca del bajel donde va el Almirante; pero éste se aleja, empujado por el imponente oleaje, y acaba por desaparecer. Durante toda la noche tiene la *Pinta* encendidas las farolas de popa, aunque ya no le contesta desde lejos otra luz.

Hasta el día 4 de marzo dura el zarandeo. A la *Niña* no se la ha visto más. Por fin, cuando los elementos empiezan a sosegar-se, Martín Alonso, agotado por la lucha desesperada de varios días, rueda por el puente sin sentido. Está gravemente enfermo y le devora la fiebre. García Hernández, el físico de Palos, no se apartará un momento de su cabecera.

Desarbolada, vencida, con enormes mutilaciones que son testimonio de la terrible lucha que ha tenido que sostener, llega la *Pinta* a Bayona de Galicia, donde se le hacen las reparaciones de urgencia para continuar el viaje hasta Palos. Su capitán continúa postrado. Cuando los oficiales y marineros preguntan a García Hernández su parecer sobre el estado de Martín Alonso, el físico tuerce el gesto y mueve la cabeza de un modo que hace pensar en lo peor. Pero el enfermo se muestra animoso y dice que le bastará verse entre su mujer y sus hijos para recobrar la salud.

A Palos llegan el día 15. Ya está allí la *Niña*, arribada tan sólo unas horas antes, aunque tuvo que hacer escala en Lisboa también para reparar averías. La noticia del descubrimiento llena toda la villa y ha llegado hasta Huelva. A recibir a la *Pinta* acude

un gentío enorme, que hormigüea en la playa. Han venido gentes de los pueblos vecinos. El júbilo de millares de personas tiene el flujo y reflujo de las aguas del mar. Es una palpitación gigantesca que aturde a los descubridores.

Martín Alonso, aunque tiene que ser desembarcado en brazos de sus compañeros, manda a decir al Almirante si quiere concederle el honor de alojarse en su casa, que es la más rica del pueblo. Es el gesto caballeroso de un corazón noble y propicio a olvidar los agravios. El genovés acepta la invitación, aunque piensa partir en seguida para Barcelona, donde está la corte. Colón se ha dado cuenta de que Martín adolece de un mal que puede acabar con su vida; pero, aunque curase, habría de pasar mucho tiempo antes de conseguir una audiencia de los Reyes. El temible enemigo está fuera de combate.

De Palos han salido cartas para Barcelona y de esta ciudad parten despachos reales dirigidos a Palos. Colón se está preparando en la corte el recibimiento en que ha soñado durante toda la travesía del regreso. ¿Ha escrito también Pinzón a sus Altezas? Es improbable, primero por hallarse enfermo y después a causa de reparos muy explicables. Hombre de pocos memoriales, rudo y decidido, tiene más confianza en su palabra que en su pluma. Si ha de rebatir el informe del Almirante, piensa hacerlo de viva voz y en el lugar más adecuado. Pero el franciscano Fray Juan Pérez se le anticipa y envía a los Reyes antecedentes del capitán de la *Pinta*. El prior de la Rábida ha sabido "que el Almirante y Pinzón están diferentes" en la manera de participar a los soberanos los pormenores de su proeza y desea para los dos una recompensa elevada a la altura de sus méritos excepcionales.

Colón y Martín, aprovechando la circunstancia de vivir bajo un mismo techo, pueden conferenciar varias veces en presencia del fraile franciscano, que visita al enfermo con asiduidad. Pero la postración de Martín se acentúa por días, por horas, y sugiere el religioso la conveniencia de trasladarle a la Rábida, que se considera a modo de un sanatorio. Ya el pobre piloto ha perdido aquel empeño, espuela para su voluntad, que le hubiera lanzado a una lucha descomunal con el genovés. Apenas le quedan fuerzas para continuar la resistencia. Se le traslada al monasterio y Colón abandona el Puerto de Palos, camino de su exaltación definitiva.

Lo que sigue no tiene historia. Para los que comenzaron a escribirla, incondicionales del Descubridor, como su hijo D. Fernando y el Padre Las Casas, el piloto onubense deja de existir desde este momento. No volverán a mencionarle, y su olvido es piadoso, porque les releva de llamarle nuevamente traidor. Pinzón consume en la Rábida, asistido por García Hernández y por los monjes, rodeado de sus deudos y amigos, lo que le queda de existencia.

Imposible añadir nada más, porque aquí termina lo que los historiadores han recogido. No se puede precisar ni siquiera la fecha de su muerte. Se supone que ocurrió el óbito a los quince o veinte días de su llegada a Palos, es decir, al terminar el mes de marzo o en los primeros días de abril. Fué enterrado en el mismo monasterio.

Así se desvanece la vida de un héroe sin el cual pudo haber fracasado la expedición colombina ya antes de salir de Palos, pero sobre todo al producirse la crisis que hizo desfallecer hasta la voluntad, firme como una roca, del Almirante. Fué ese instante de duda y abatimiento en que se decide el destino. Las tripulaciones, vencidas por el miedo al misterio, querían retroceder, y su jefe vacilaba, acaso vencido él también, no por cobarde, sino por impotente ante la amenaza de un motín. La autoridad que se apoya en unos despachos reales — al fin y al cabo papeles — sucumbe bajo el derrumbamiento moral de gentes despavoridas, en las que sólo actúa el instinto de conservación. Pero entonces, sobre las ruínas de la investidura oficial, se yergue el poder de un hombre que ha cimentado su prestigio en los corazones con una vida ejemplar, y una sola palabra de este jefe auténtico resuelve la crisis: “¡Adelante!”

Lo sucedido después de la muerte de Martín Alonso no tiene explicación. No se concibe la pasividad de sus parientes y amigos, que tardaron años en decidirse a intentar algo por reivindicar la memoria del héroe. También es extraña la conducta de los frailes de la Rábida al permitir que Colón se atribuyera toda la gloria del descubrimiento.

El mensajero de los Reyes alcanzó al Almirante en Sevilla, cuando estaba ya camino de Barcelona, y, naturalmente, sirvió el mensaje de estímulo para que apresurase más su viaje. El mis-

mo correo estuvo después en Palos para entregar en propia mano a Martín Alonso Pinzón las albricias de la Reina Isabel; pero ya el capitán de la *Pinta* había fallecido.

Es de suponer que este golpe terrible, que las circunstancias críticas en que sobrevino habían de hacer más aplastante, dejó a los Pinzones anonadados: reuniéronse en torno del muerto para llorarle y enmudecieron por largo tiempo. Debían haber ido a la corte para reclamar los honores póstumos que se debían al héroe desaparecido. El ánimo de la Reina, bien preparado por los informes del prior de la Rábida, hallábase sin duda propicio a otorgar dichos honores, con mayor motivo no habiendo podido Martín Alonso gozar de su triunfo. "Si viviese — dijo uno de los testigos que intervinieron en el pleito entablado años más tarde, — le dieran los Reyes lo que le correspondía como principal descubridor." Puede haber exageración apasionada en estas palabras; pero es indudable que, como hace observar Fernández de Navarrete, Colón debe a la muerte del piloto de Palos su inmediata exaltación; pues, con dicha muerte, creció y se dilató su influencia.

Desaparecidos a su vez los Reyes Católicos, los más gloriosos que ha tenido España, hubo un momento en que el Emperador Carlos V pareció que iba a reparar una injusticia cuya tendencia a perpetuarse era bien manifiesta. A tal efecto, prometió a los hijos de Martín Alonso Pinzón grandes mercedes honoríficas y una ayuda pecuniaria de la que estaban muy necesitados. Pero estas promesas dieron como único fruto la licencia para el uso de un escudo de armas en el que aparecen tres carabelas, de cada una de las cuales sale una mano que señala la primera tierra descubierta, sirviendo de orla unas áncoras. Favor imperial que no torció el destino cruel de los nietos del gran marino, condenados a vivir en la miseria.

Pero más injustos que el destino habían de ser aún los historiadores del descubrimiento. Durante cerca de cuatro siglos, sólo se acordaron de Martín Alonso Pinzón para vilipendiarle. Por fin lo sacarían de la cruz donde estaba clavado el que fué — dice Carlos Pereyra — su José de Arimatea. Nos referimos al capitán de corbeta y académico de la Historia D. Cesáreo Fernández Duro, a quien pertenecen las siguientes palabras, con las que ponemos

remate a nuestro trabajo: "El resplandor con que brilla en España primero y en todo el mundo antiguo después el portador de las nuevas indianas, oscurece los orígenes de la luz: siguen al descuido impremeditado, injusticia irritante, olvido antipatriótico y calumnia atroz. Como de ordinario acontece, se ostenta soberbio el monumento glorioso de la descubierta, quedando ocultos bajo la tierra los cimientos..."





VICENTE YÁÑEZ PINZÓN

I

CASTA DE MARINOS

HE aquí otro preterido de la historia. No se conoce la fecha de su nacimiento; tampoco la de su muerte. Como capitán de una de las tres carabelas que formaban la armada gloriosa del descubrimiento, debió contarse entre las primeras figuras de un hecho que será siempre rememorado como el más grande en los anales de la navegación. Sin embargo, pese al papel destacado que hubo de corresponderle en aquella empresa trascendental para el porvenir del mundo cristiano, Vicente Yáñez Pinzón pasa casi inadvertido para los historiadores del suceso sin igual, que son innumerables, y si alguna vez se le menciona es para presentarle como capitoste de aquella "rebelión del miedo" que no llegó a estallar y que en todo caso hubiera quedado limitada a la tripulación de la nave capitana. Él mandaba la *Niña*. ¿Qué responsabilidad puede alcanzarle, por consiguiente, de lo que murmurasen los marineros de otro barco? Se dice, y parece lo cierto, que el Almirante le consultó, en el momento crítico, re-

cordándole que habían andado cerca de ochocientas leguas, y que Vicente Yáñez Pinzón, dando muestras de un buen humor que no compartía el genovés, limitóse a contestar:

— Tenemos bastimentos para un año y podemos navegar hasta dos mil leguas. Cuando las hayamos recorrido, será la ocasión de pensar en dar la vuelta.

Firme y sereno como su hermano Martín Alonso. Pero, también como su hermano, vilipendiado y hundido en el olvido.

A los hermanos Pinzón no se les ocurrió, como al Descubridor, hacer literatura en su Diario de a bordo. No se les ocurrió a los Pinzones ni a ninguno de los otros pilotos que se contaban en la expedición. De este modo, para la posteridad, sólo había de valer lo que Colón dejara escrito, y Colón era un megalómano que confundía a sus colaboradores con sus criados. Otro que no hubiera sido tan desmesuradamente vanidoso y tan desinteresado del mérito ajeno como el ligur, habría hecho justicia a los que le ayudaron a llevar a término feliz su empresa incomparable. Los grandes capitanes no desdeñan mencionar los hechos dignos de galardón realizados por sus subalternos, sin olvidar ni al soldado más humilde si éste se ha distinguido por un servicio que sobresale de lo común. Pero Colón, encerrado en sí mismo, preocupado por levantarse su propio altar, sólo se acordaba de los demás cuando le movía algún resentimiento u otra pasión más baja. No se puede admitir la hipótesis temeraria de que le rodearan siempre hombres incapaces o enemigos suyos, y que con ellos, superando su ineptia o su mala intención, consiguiera llevar adelante los proyectos más atrevidos. Por consiguiente, a su vanidad desorbitada y a su envidia ruin, inconcebible en un genio, hemos de atribuir que silenciara la ayuda preciosa que seguramente obtuvo de sus compañeros. Si las figuras principales del descubrimiento, dejando aparte al descubridor, aparecen hoy desvaídas, apagadas, borrosas, es a causa de la malevolencia que ya en los orígenes de la historia colombina, es decir, en el Diario del Almirante, empezó a roer su gloria.

Pero Vicente Yáñez Pinzón hizo algo más que acompañar al genovés, como capitán de la *Niña*, en la exploración que dió por fruto inmediato el haber abierto un camino en el mar misterioso. Las hazañas que dieron relieve a su nombre empiezan seis años más tarde. Y lo poco que se sabe de su vida es lo bastante para

hacernos mirar con simpatía a uno de los marinos más intrépidos y más genuinamente marinos que produjo España en una etapa de su apogeo náutico que deslumbra por el heroísmo que la promueve.

Hay, además, otra razón para que nos sea singularmente simpática la figura de este gran navegante. Se trata de un hombre desencajado de su tiempo en cuanto no parecen ser propulsores de sus actos heroicos ni el vellocino de oro ni el afán de alcanzar preeminencias oficiales. A su manera, es decir, dentro de las costumbres de la época en que vivió, se nos aparece como movido por ese afán de superación que, en el lenguaje deportivo de nuestro siglo, resumimos en una palabra inglesa: *record*. Vicente Yáñez — siempre juzgándole a través de las escasas noticias históricas que dejan desdibujada su figura — es un hombre de mar lanzado, por un espíritu de emulación sin artificio, a empresas temerarias que tienen por fin sobrepujar todo lo hecho anteriormente. De su viaje en la *Niña* para romper el misterio oceánico no obtiene ni provecho material ni recompensa honorífica. Luego le vemos trabajar denodadamente, cerca de los Reyes Católicos, porque se autoricen las exploraciones del Océano de un modo general, dejando abiertos a la iniciativa privada todos los caminos. Hace después por su cuenta grandes descubrimientos, y no solamente permanece pobre, sino que, además, despreciando el gobierno de las tierras descubiertas que le otorga la Corona, organiza una nueva expedición para continuar haciendo geografía, y por segunda vez se olvida de las concesiones territoriales que se le ofrecen como premio bien ganado para seguir siendo marino y nada más que marino.

Esto es admirable. Fuerza es reconocer que los héroes de este tipo moral no se repiten con frecuencia entre los descubridores y conquistadores del Nuevo Mundo, empezando por Colón; pero los hay, y a su cabeza marchan los Pinzones, tan injustamente preteridos en su misma patria que, aún en nuestros días, no se puede aceptar sino con grandes reservas lo que de los mismos se dice en las enciclopedias españolas, continuación, en este punto, de una historia rutinaria que propagaron plumas extranjeras.

Vicente Yáñez Pinzón debía ser ya un piloto de mucha fama cuando se organizó la expedición colombina. Lo demuestra el hecho de que se le nombrara capitán de una de las tres naves, preci-

samente la que pertenecía en propiedad a los Niños de Moguer, igualmente navegantes de extraordinaria notoriedad, que no podían renunciar al mando de su barco sino a favor de un marino de méritos que debieron reconocer como superiores a los propios.

En un libro publicado en Francia, *Les Navigations françaises et la Revolution maritime du XIV au XVI siècle*, su autor, M. Pierre Margry, afirma que Vicente Yáñez Pinzón iba como segundo en un buque mandado por Jean Cousin, de Dieppe, que consiguió doblar el cabo de Buena Esperanza en 1488, es decir, mucho antes de que llegaran al mismo los portugueses y de que preparara Cristóbal Colón su primer viaje hacia occidente. Si lo afirmado por M. Pierre Margry no se apoya en simples conjeturas, resultaría que Jean Cousin y Vicente Yáñez Pinzón conocieron y vencieron el cabo de las Tormentas cuando Vasco de Gama ni siquiera sospechaba su existencia.

Este dato, además de confirmar el renombre de formidable piloto que le valió a Vicente Yáñez el mando de la *Niña*, nos induce a suponer que en 1492 era ya un hombre maduro, aunque algo más joven que su hermano Martín Alonso. Desde su regreso de las tierras descubiertas — no se olvide que en su barco iba el Descubridor — dedicó todas sus energías, como ya hemos dicho, a conseguir de la Corona la libre exploración del Océano. Sin esta licencia real acaso habría sido España adelantada por otras naciones en los descubrimientos, pues se debieron éstos en su mayor parte, así como la conquista y colonización de los inmensos territorios que surgían del misterio del mar, a iniciativas particulares que espoleaba el espíritu aventurero de la raza. Colón pudo decir por esto que “hasta los sastres se hacían exploradores”, aunque ignoraba tal vez que el principal promotor de este movimiento nacional era el antiguo capitán de la *Niña*, quien empleó en esta fructífera batalla política, ganada brillantemente para el pueblo español, dos años de su vida.

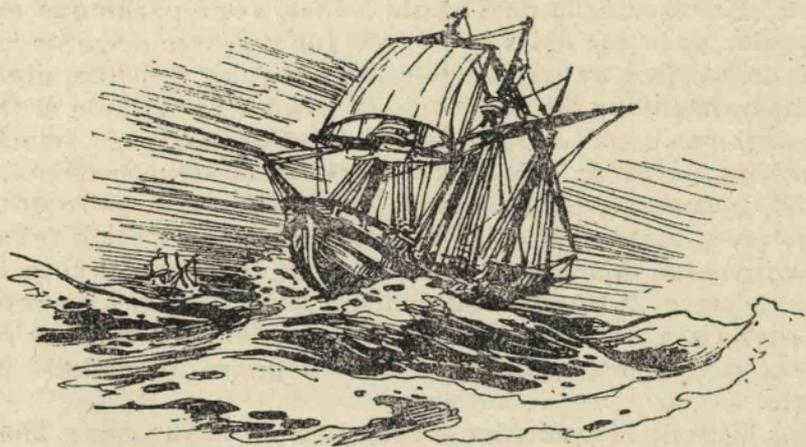
Mucho más tiempo le costaría, sin embargo, reunir los medios económicos necesarios para emprender una exploración a sus expensas. La licencia la habían otorgado los Reyes Católicos en 1495 y Vicente Yáñez no pudo contar con una armada propia hasta 1499.

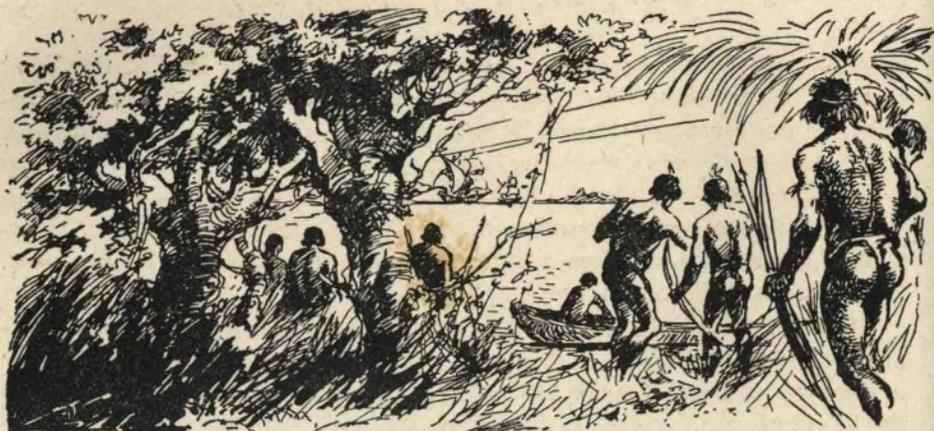
Ya Colón, por este tiempo, había recorrido todas las Antillas, en un segundo viaje, y llegado, en un tercero, a las costas del con-

tinente, que hubo de seguir, cruzando el golfo de Paria, desde el Orinoco a Caracas. Ya el veneciano Juan Cabot y sus hijos, saliendo a dèscubrir por cuenta de Enrique VII de Inglaterra, con una flota que partió de Bristol en 1497, tenían vistas la isla de Terra-nova y algunas playas del Canadá. Ya otras expediciones españolas, mandadas respectivamente por Alonso de Ojeda y por Cristóbal Guerra, este último asociado a uno de los Niños de Moguer, se hallaban navegando por el Caribe.

En este momento histórico en que se inicia la fiebre descubri-dora, cuando el mundo antiguo, sorprendido y asombrado de lo que ocurre en el mar, vuelve sus ojos hacia las tierras nuevas salidas de la sombra, Vicente Yáñez Pinzón, con un retraso de cuatro años que no le impedirá llegar a tiempo adonde quiera ir, porque sólo se tienen atisbos de lo que está naciendo, se ve dueño por fin de una flota de cuatro carabelas, que pondrá al servicio de España.

Y así se lanza a probar fortuna.





II

DESCUBRIMIENTO DEL AMAZONAS

EL primer cuidado de Vicente Yáñez, al preparar una expedición de la que iba a ser el jefe, fué rodearse de gente idónea, de marineros de larga experiencia y valor probado, prefiriendo, naturalmente, a los que, como él, habían ya cruzado el Océano en anteriores exploraciones hacia el Oeste. Antiguos tripulantes de la *Niña*, la *Pinta* y la *Santa María* se mostraron dispuestos a seguirle; otros que habían estado con Colón en el golfo de Paria se alistaron también. Y entre los jóvenes, que no podían faltar por ser la juventud donde más pronto prende el fuego del entusiasmo, ocupaba lugar distinguido su sobrino Arias Pérez, hijo primogénito de Martín Alonso, que ardía de impaciencia por hacer revivir con las suyas propias las proezas del padre arrebatado por la muerte.

Los hijos de Martín Alonso eran seis, cinco varones y una hembra. Arias Pérez, por su edad, era el que más había navegado, y por sus estudios veían en él los Pinzones un digno heredero del mejor piloto salido de la comarca del Odiel.

Los hombres más notables de la expedición, sin embargo, dejando aparte su jefe, serían otros tres pilotos muy nombrados,

entre quienes repartió Vicente Yáñez el mando de tres carabelas. Los tres se llamaban Juan: Juan de la Umbría, Juan Quintero y Juan de Jerez. La cuarta nave, la mayor de todas, quedaba a cargo del armador de la flota.

Éste tenía comprometidos en la empresa todos sus caudales, habiendo además contraído deudas cuantiosas. Pero ni el capital propio ni las cantidades agenciadas a cuenta de su crédito hubieran alcanzado a cubrir todos los gastos. Vicente Yáñez Pinzón hubo de solicitar de sus compañeros acomodados, sobre la aportación personal, una cuota en metálico o en especies, que les daba derecho a participar proporcionalmente en los beneficios. Podrían no encontrar oro ni piedras preciosas. Los viajes de Colón no habían resultado remunerativos por lo que se refiere al oro obtenido con rescates. Las drogas y las plantas aromáticas de la India oriental eran también un sueño colombino. Pero podían traer de las tierras que descubrieran un buen cargamento de palo brasil, empleado para el tinte, y de maderas finas. Podía esperarse, además, de países desconocidos que contendrían otras riquezas.

La flota de Vicente Yáñez partió del Puerto de Palos a principios de diciembre de 1499. Los barcos eran pequeños, pero resistentes y muy veloces. Pasadas las islas de Canarias y Cabo Verde, tomaron rumbo sudoeste, navegando sin contratiempo unas trescientas leguas. En este punto les sorprendió la primera tempestad. Otras vendrían después más terribles.

Aunque viento y mar gruesa no podían intimidar a navegantes ya acostumbrados a las tormentas, aquella primera dificultad hubo de inquietarles por otro motivo. Se estaba en los comienzos de las exploraciones a fondo y era de temer que se produjeran sorpresas. Vicente Yáñez recordaba la inquietud angustiosa que se apoderó de los pilotos que acompañaron a Colón en su primer viaje cuando vieron noroeste las agujas; ahora se encontraban en otra situación parecida. Habían perdido de vista la estrella Polar. El cielo presentaba un aspecto que les era desconocido, mientras el mar encrepado les batía furiosamente.

— ¡Adelante! — dijo el jefe, repitiendo el mismo gesto valeroso tenido en otra ocasión memorable.

Pero la confusión que producía a bordo la recia borrasca aumentaba con la angustia de verse desorientados. Pensaron que al-

guna prominencia les ocultaba la brillante señal celeste que había de servirles de guía. No se tenía entonces idea del crucero austral. Nació su abatimiento de haber esperado divisar en el antártico otra estrella semejante a la de nuestro Norte.

Pero la incertidumbre en que se veían precipitados no impidió a Vicente Yáñez continuar impertérrito su vía.

Mejorado el tiempo, después de algunos días de zarandeo espantoso, vuelven las naves a deslizarse por el mar sosegado y brincan sobre el lomo de las olas mansas como si se persiguieran en un juego infantil. Ha desaparecido para sus tripulantes el polo ártico, pero no la esperanza de ver encendida en el cielo otra llama sobre el extremo opuesto.

Avanzan otras doscientas cuarenta leguas, confiando en su buena suerte y en la pericia de Vicente Yáñez, que no deja de sonreír a los más asustadizos para darles ánimos. Por fin, el 20 de enero de 1500, cuando todavía no llevan dos meses de navegación, desde su partida de Palos, descubren tierra en el horizonte.

¿Dónde se encuentran? No pueden saberlo. Han divisado tierra sobre los ocho grados de latitud meridional, tierra de las Indias, como se llama y se seguirá llamando a toda la que vaya saliendo del misterio. Se acercan a un cabo, al que dan en seguida el nombre de Santa María de la Consolación, seguramente porque ha venido a consolarles en un trance de abatimiento. Han dado con el continente, aunque lo ignoran, y el cabo descubierto es el que se llamará más tarde de San Agustín.

Las carabelas enfilan la costa y se aproximan a ella con las tripulaciones alborozadas. Buscan un paraje conveniente para desembarcar y dan en una playa desierta. Allí Vicente Yáñez, abrazado al pendón de Castilla, declara solemnemente que el país pasa a ser de la pertenencia de los Reyes Católicos por derecho de descubrimiento. El escribano extiende el acta de la toma de posesión y los testigos firman.

Los descubridores recorren la playa y se adentran un poco en los bosques vecinos, que son imponentes por su densidad. El país tiene aspecto de ser fértil y rico, aunque no parece habitado. Pero en la arena de la playa han quedado impresadas las pisadas de seres humanos, indicio seguro de la proximidad del indígena, que no se deja ver acaso por miedo. Uno de los españoles, inclinándose sobre

las huellas encontradas, observa que son más grandes que las de un pie normal, de donde debe colegirse que pertenecen a personas de estatura más que regular.

Pasan dos días y no se presenta nadie. Se intentan nuevas incursiones al interior, poco profundas, y el resultado es el mismo. El tercer día, internándose un poco más, los españoles divisan a lo lejos un grupo de salvajes cuyo aspecto les pone en guardia. Son hombres altos, robustos y muy ágiles, a juzgar por la ligereza con que trepan por los árboles y saltan sobre las peñas. Van completamente desnudos, por lo que se echa de ver el vigor de sus músculos. Además, debe ser gente guerrera, porque todos llevan venablos, porras y lanzas con puntas de hueso.

Los españoles les hacen señas para que se acerquen. Es en vano. Aquellos hombres recelan de unos extranjeros que se han presentado tan de improviso y cuya facha les llena de estupor. Por su parte, los compañeros de Vicente Yáñez abrigan también sus temores. La perspectiva de una pelea, acabados de desembarcar, no puede agradarles. Por las trazas y el talante feroz de los primeros indios con quienes han tropezado, deducen que deben ser gente belicosa y nada comunicativa. Optan por pasarse sin sus informes y volver a embarcar, pensando encontrar en otro punto de la costa mejor acogimiento. Llegada la noche, los salvajes desaparecen.

Aconsejaba también el reembarque una necesidad perentoria. La provisión de agua tocaba a su fin y era de toda urgencia encontrar la desembocadura de un río para llenar de nuevo las pipas vacías del precioso líquido. Seguirían, pues, costeano hasta que el río apareciera.

No tardaron en encontrarlo. Otra vez se despleaban ante sus ojos las maravillas de un paisaje exuberante, cuyos encantos aumentaba la vecindad del río, de corriente apacible y linfa transparente. Pero también era aquel un lugar solitario. Pájaros de vistoso plumaje y bestezuelas extrañas, sobre todo reptiles, sí se encontraban en abundancia; pero hombres no.

Esta vez deciden los españoles ir a buscar a los naturales del país remontando el río con barcas. Es más cómodo y menos peligroso que meterse en espesuras. De todos modos toman la precaución de armarse, previniéndose contra desagradables contingencias.

Poco llevaban bogado cuando vieron aparecer en lo alto de una

colina una nube de flecheros en actitud de hostilidad manifiesta. Para hacerles comprender sus deseos de paz, los descubridores destacaron a uno de los suyos, que se fué acercando a los indios haciéndoles reverencias y mostrándoles algunas chucherías traídas de España. Los que se quedaban atrás dirigían también al altillo donde estaban los salvajes ademanes y sonrisas que eran una invitación a la concordia. Cuando el español avanzado creyó prudente detenerse, hizo la prueba de hacer sonar un caseabel, que arrojó después, como regalo, a los indígenas. Éstos parecieron conmovirse con aquella atención y correspondieron a la misma, arrojando a su vez una varita amarilla que relucía como el oro. Pero en el mismo momento en que el obsequiado con ella se agachaba para recogerla, los de la colina se precipitaron en avalancha sobre él y porfiaban por llevárselo prisionero.

No era manco el agredido y se defendió bien con espada y rodela, mientras acudían a socorrerle sus compañeros, que salieron disparados de las barcas, aunque sólo pretendían rescatar a la víctima de aquella traición. El encuentro había de tener de todos modos un desenlace funesto. Desnudos como andaban los indios y desconociendo la condición incisiva y cortante de las espadas, prestábanse a ser acuchillados con facilidad, puesto que no sabían cubrirse; pero a su vez atacaban ellos también con sus clavas y venablos, de lo que resultó que hubo muertos y heridos en los dos bandos.

Eran muchos los salvajes y la vista de los estragos causados por las armas de los españoles ni les intimidaba ni les hacía retroceder. Se asían de las espadas enemigas, que les cortaban las manos, y no abandonaban la lucha hasta quedar exánimes. La porfía encarnizada hubo de durar, por consiguiente, largo rato. Ocho o diez de los hombres de Pinzón perdieron allí la vida y otros tantos, gravemente heridos, tuvieron que ser transportados en brazos de sus compañeros a las barcas, una de las cuales quedó en poder de aquella gente feroz, vencedora a la postre de la batalla.

A Vicente Yáñez le causó aquel mal encuentro una gran pesadumbre, sobre todo por la pérdida de los marineros muertos. No deseaba peleas con los hijos del país, sino comerciar con ellos, y se alarmaba pensando si todos los habitantes de la costa que estaba recorriendo se le mostrarían igualmente hostiles. Aunque tales peligros y contrariedades eran inherentes a la exploración de tierras

desconocidas y se debían descontar de antemano. Otras calamidades podían presentarse todavía más espantosas.

Pero, pese a esta consideración, el capitán de la flota decidió trasladarse a otro paraje donde pudiera encontrar hombres de natural más apacible. ¡Qué lástima! Porque el país era hermosísimo. Tierra llana y cubierta de bosques inmensos, dilatándose hacia el interior hasta no dejar ver su fin. Aguas abundantes y de excelente calidad. Aire salubre y templado.

De no haber sido por la naturaleza indómita de sus moradores, Vicente Yáñez habríase adentrado en una tierra que sin duda escondía verdaderos tesoros en la infinita variedad de su vegetación. Pero les temía a los indios. Iban casi todos pintados con los colores y dibujos más extravagantes. Se desfiguraban el semblante con dichas pinturas para parecer más fieros. Ostentaban en los labios, en las narices y en las orejas, que tenían agujereadas a propósito, adornos de hueso, de piedra y de una cierta goma extraída de los árboles, con la que formaban estrellas y figuras de animales. Su aspecto era bizarro, echándose de ver que lo que pretendían al desfigurarse de este modo era infundir miedo.

Algo desilusionados y muy dolidos de la pasada refriega, continuaron navegando los españoles unas cuarenta leguas más, y, hallándose ya tocando al ecuador, sorprendiéronse de ver que el mar tomaba un color blanquecino, sumamente extraño. ¿Una nueva amenaza? No. Pero la sorpresa de los navegantes hubo de ir en aumento al comprobar que el agua era dulce, como suele suceder en la desembocadura de los ríos. Lo anormal estaba en que aquí el agua dulce se dilataba por tanto espacio que los marinos de más vasta experiencia no tenían memoria de nada parecido. Avanzaron varias leguas por aquellas aguas lechosas y su color no cambiaba. ¿Qué podía ser? Vicente Yáñez, que era el más intrigado por descubrir la causa del fenómeno, dió la orden de enfilear la costa. Les bastaría llegar a ella para salir de dudas: habían descubierto el mayor río del mundo, el Amazonas, al que los brasileños llaman el *Mediterráneo americano*.

Los descubridores quedaron con el ánimo suspenso, sin atreverse a dar crédito a lo que veían sus ojos. Tenían ante sí una de las grandes maravillas del mundo, por el espectáculo de las aguas arremolinadas y por la belleza del paisaje ribereño. Viendo el im-

petu y la anchura de la corriente precipitada en el mar, comprendían ahora que se formara, dentro de las aguas saladas del Océano, un río de agua dulce por el que habían navegado largo tiempo. El estuario del Amazonas tiene una amplitud de cincuenta kilómetros. Vicente Yáñez no exageró mucho, por consiguiente, al calcular la anchura de su boca en unas treinta leguas marítimas.

Imprudentemente, en medio del entusiasmo que se les encendió a causa del descubrimiento, nuestros navegantes se adentraron con sus frágiles navichuelos en los remolinos, de donde luego temieron no poder salir. Habíanse metido en una zona en extremo peligrosa, aquella donde se produce el choque de la corriente con la marea ascensional, zona conocida por el nombre de Pirozoca, donde las aguas tienen una violencia imponente. Estuvieron a punto de naufragar las cuatro carabelas, aunque se salvaron todas porque iban gobernadas por pilotos muy diestros y porque Dios quiso protegerlas.

Encontrado un lugar que ofrecía seguro abrigo para los anvíos, comprendió Pinzón que debía permanecer en el país por algún tiempo, el necesario para reconocer el río y la tierra, cuya feracidad sólo era comparable con su hermosura.

El Amazonas desagua por dos brazos principales, divididos por la gran isla de Marajo. Entre la costa septentrional de la isla mencionada y la opuesta del continente, que se corre para el nordeste, está la desembocadura mayor, que es adonde habían arribado los descubridores. Hay allí un gran número de otras pequeñas islas, que fué la primera tierra visitada por Vicente Yáñez y sus compañeros. Sus moradores eran gente mansa y acogedora, por manera que los españoles, aunque recelosos por el escarmiento sufrido en su primer encuentro con los indios, pudieron recobrar su confianza al ver que se les recibía con sorpresa exenta de mala voluntad. Pero aquella gente tenía muy poco o nada que cambiar con las bujerías que les ofrecían los exploradores, al mismo tiempo comerciantes. Algún adornillo de oro encontraron éstos, plumas vistosas, conchuelas muy bonitas y tal cual piedra fina parecida al topacio. Nada más. En cambio, daba la tierra frutos abundantes para el sostenimiento del hombre. Se comprendía que los indios, cubiertas sus necesidades principales, no hicieran otra cosa que vegetar en país tan a propósito para la vida ociosa y contemplativa.

Los españoles remontaron el río en algunas leguas. Por lo que pudieron ver y por lo que les contaban los habitantes de la región visitada, fácil les fué deducir que engrosaban el caudal enorme de aquellas aguas otros ríos importantes. Todos nacen en la cadena de los Andes, a poca distancia del Atlántico y paralelamente al sur del ecuador, aunque esto quedaba para ser averiguado mucho más tarde. De lo que no tenían duda Vicente Yáñez y sus compañeros era de que se hallaban en tierra firme, es decir, en un continente; pero seguían creyendo, preocupados con la geografía de Colón, que navegaban por un río inmenso de la India oriental. Y habían descubierto el Brasil.

Les chocó que continuase la marejada a pesar de haber navegado mucho río arriba. Y era que el Amazonas tiene sus tormentas lo mismo que el mar y sus olas alcanzan alturas formidables, haciendo un ruido infernal, sobre todo cuando el Pirozoca extrema su furia, como acontecía entonces. Otra sorpresa para los exploradores fué el color de los afluentes, que veían salir de los bosques impenetrables de la ribera: color negro profundo, que no se confundía con el ceniciento de la corriente principal al juntarse las aguas. Las aguas se juntaban sin mezclarse sino hasta pasado un gran trecho, ocurriendo que, por la orilla, donde el color era negro, se deslizaban sosegadamente, reflejando en su superficie, lisa como un espejo, la frondosidad majestuosa del paisaje ribereño, mientras hacia el centro seguía su curso precipitado la masa líquida de tonalidades grises, con el estrépito producido por sus remolinos. Se establecía de este modo una línea divisoria de las aguas, señalada con toda claridad por su agitación y su color.

Pronto aprendieron Vicente Yáñez y sus pilotos a sórtear los peligros de la navegación por el gran río, que, por otra parte, les resultaba un verdadero deleite. Los vientos alisios, al mismo tiempo que empujaban las naves suavemente, venían a templar los ardores del clima tropical y disipaban de paso un cierto vaho de infierno exhalado por la selva virgen. Selva que se extendía sin dejar ver su fin, cada vez más espesa y oscura, dando así la impresión de ser inaccesible para el ser humano. Aunque, a juzgar por enormes cocodrilos y serpientes gigantes que se podían ver junto a la orilla, su fauna debía ser variada, abundante y monstruosa.

Vicente Yáñez, a dejarse llevar por su deseo, hubiera perma-

ncido en el Amazonas el tiempo necesario para explorar el río en toda su parte navegable. Pero a eso se oponía una razón económica: era de toda urgencia encontrar mercaderías cuya venta en España cubriera los gastos de la expedición. El piloto de Palos tenía obligaciones contraídas con sus acreedores y con sus socios. Su viaje debía rendir beneficios; de lo contrario, ¿quién abriría al armador nuevos créditos para repetir la empresa con mejores elementos, como los requería la importancia de la tierra encontrada?

Esta penuria, repetida cien veces, haría perder para España el provecho incalculable de numerosos descubrimientos. Después de Vicente Yáñez, estuvo en el Brasil Diego de Lepe, también de Palos, salido del mismo puerto con dos carabelas dos meses más tarde que el segundo de los Pinzones. Lepe avanzaría más al Sur, pero también sin internarse en la tierra y sin dejar en ella señales de su paso, para terminar obscuramente su proeza muriendo ignorado en Portugal. Entretanto los navegantes de este reino querían también llegar a la India por occidente, para evitarse el rodeo de la costa africana y el paso, siempre difícil, del Cabo de las Tormentas. El portugués Pedro Álvarez Cabral partió de Lisboa para la India, y llegó antes a la tierra descubierta por Pinzón primero y por Lepe después. Y así el Brasil, que debió ser para España, vino a parar en dominio lusitano.

Pero esto es una digresión. Volvamos a Vicente Yáñez.

Éste había dejado el Amazonas después de haber recogido un buen cargamento de maderas finas. Llevóse igualmente muchas plantas olorosas, un buen número de animales raros y treinta y seis indios que quisieron seguirle.

Hizo rumbo al norte y siguió costeano el continente unas trescientas leguas, hasta el golfo de Paria. Otra vez tenían los castellanos a la vista la estrella Polar, con lo cual se sintieron tan seguros como si navegaran por regiones conocidas. Se detuvieron en algunos puntos de la costa, aunque por poco tiempo. No encontraban indígenas propicios al trato comercial, que era lo que andaban buscando. Los naturales de las islas recorridas en el Amazonas les habían dicho que las tribus del interior tenían oro en abundancia; pero penetrar el continente era empresa reservada a los conquistadores, capaces de afrontar y vencer toda resistencia

armada. Vicente Yáñez y sus compañeros habían salido a descubrir, no a someter ni a colonizar. Se contentaban con llevarse muestras de los productos de la tierra, aunque alguno, como la goma, de un valor que desconocían, apenas si despertó un momento su curiosidad, por hallarse bajo la obsesión de las especias aromáticas.

Por supuesto que si hubieran visto a los indios con mejor disposición para recibirles amistosamente y orientarles en un mundo tan vasto y misterioso, mayor provecho habrían obtenido de sus correrías por aquellos parajes. Pero los indios esquivaban su contacto o les constreñían a la pelea. Descubrieron algunos pueblecillos, o grupos de viviendas como cabañas, a los que intentaron llegar. No fué posible: sus habitantes, si no salían huyendo para hundirse en los bosques, dentro de los cuales habría sido locura perseguirles, se aprestaban bizarramente para cerrar el paso a los intrusos con una lluvia de saetas.

Tenían que entregarse, por consiguiente, los exploradores a su propia iniciativa, cuidando de no separarse mucho de los barcos para no caer en una celada. Y en la península de Paria, aunque allí había encontrado Colón indios mansos, les ocurrió lo mismo que en las tierras visitadas entre el Amazonas y el Orinoco: la gente les huía o les atacaba, sin que nunca, ni por excepción, se mostrara dispuesta a una inteligencia.

La costa de Paria la recorrieron en una extensión de más de 600 leguas sin haber conseguido comerciar con su población. ¿Dónde estaría aquel país de ensueño donde Américo Vespucio vería cambiar quinientas perlas finas por un solo cascabel? Los compañeros de Vicente Yáñez no conseguían cargar sino palo de tinte para resarcirse de los gastos hechos. En la costa de Paria no cargaron nada, porque los indios alborotados ni siquiera les permitieron saltar a tierra. En cambio pudieron adquirir la convicción de que la península formaba parte de un gran continente.

Tenían prisa por regresar a España, aunque decidieron pasar por Haití, ahora llamado la Española, donde ya prosperaba una colonia y donde residían las autoridades enviadas por los Reyes Católicos al mundo naciente. Trasladáronse después a la Isabela con tan poca fortuna que, en las proximidades de la isla de Jume-to, perdieron dos navíos, estrellados por el temporal contra unas

rocas. Se salvó el cargamento, pero perecieron algunos hombres de la tripulación, ya muy mermada por las enfermedades y los marineros muertos en la refriega con los indios de que se ha dado noticia.

Vicente Yáñez consiguió de los colonos de la Española que le prestaran dos barcos para trasladar a España trescientos cincuenta quintales de palo brasil y su colección de plantas y animales raros.

El 31 de septiembre de 1500, después de haber estado navegando cerca de diez meses, pasaba de nuevo la barra de Saltes, ya retornado a la patria.

Aunque fructífero en descubrimientos, el viaje había resultado para sus organizadores un verdadero desastre, significando no solamente la ruina de Vicente Yáñez, sino también la de Arias Pérez y Diego Fernández, sus sobrinos, que habían comprometido en la empresa todo su capital. Hacer geografía costaba muy caro, caro en vidas humanas y en dinero, si bien estas empresas de exploración, tan llenas de peligros, debían ser consideradas como esos juegos de azar en los que se arriesga todo, incluso la existencia, a cambio de un golpe afortunado que puede hacer al jugador inmensamente rico de la noche a la mañana.

Los Reyes recibieron a Vicente Yáñez Pinzón con los honores que merecía su hazaña, otorgándole al mismo tiempo licencia para colonizar y gobernar las tierras que había descubierto; pero sus acreedores, que no daban a la gloria valor alguno y, en cambio, querían ser pagados en moneda contante y sonante, se arrojaron sobre los bienes del piloto y sus sobrinos y dejaron a los tres sin blanca. Habían hecho subir los intereses de modo tan caprichoso y abusivo que los despojados, viéndose en la miseria, acudieron al poder supremo para defenderse de la rapiña usuraria.

En el archivo de Simancas se conserva una real provisión por la que se demuestra que los Reyes Católicos, escandalizados y deseosos de no ver mixtificada la justicia, tuvieron que intervenir en aquel pleito. Va dirigida la provisión al Corregidor, Alcaldes y demás Justicias de la Villa de Palos y se refiere a las mercaderías, que los exploradores tuvieron que tomar a crédito, "las cuales mercaderías diz que les fueron cargadas en mucho más de lo que valían, é que algunas dellas diz que les cargaron la meitad más del

justo precio, é que en otras les cargaron ochenta por ciento, é otras ciento por ciento...”

Así se ven subir los intereses como la espuma. Loco era el que buscara la riqueza en países salvajes de ultramar, pudiendo conseguirla con la usura sin moverse de España. Aunque los sabios y providentes Reyes Católicos protestaban de que mercaderes sin conciencia hubiesen aprovechado el viaje de Pinzón y sus sobrinos a la Corte para embargar sus bienes y venderlos. En consecuencia, dice la provisión real a los alcaldes de Palos que “vos mandamos que veades lo suso dicho, é llamadas é oídas las partes a quien toca brevemente, non dando lugar a dilaciones de malicia, fagades é administredes justicia de manera que las partes la alcancen, é por falta della non tengan causa ni razón de se nos venir ni enviar a quejar...”

Con todo, si algo pudieron salvar Vicente Yáñez y sus parientes de un naufragio que les sorprendía estando en seco, con seguridad no fué mucho. Lo confirma la pasividad de Pinzón después de haberle sido otorgado el gobierno de las tierras que acababa de descubrir. O tal vez prefería el mando de una carabela al de un reino, pensando que marino en tierra es hombre perdido. El hecho es que dejaría pasar cinco años antes de arriesgarse en una nueva aventura. Y aún, transcurrido este tiempo, tendría que asociarse con Juan Díaz de Solís, otro gran navegante andaluz, para otra vez cruzar el charco en pos de una gloria y de una suerte esquivas.





III

EL NUEVO CONTINENTE

PENETRAR las tierras encontradas, colonizar, poblar, eso era lo que deseaba la Corona de España según iban los navegantes abriéndose camino y se sucedían los descubrimientos cada vez más asombrosos y sensacionales.

Llegar el primero a países remotos y desconocidos, una vez roto el misterio del Océano, era relativamente fácil. Poblarlos y dominarlos, por muy aprisa que se fuera en el envío de nuevas expediciones, costaría mucho tiempo y un esfuerzo de transvasación humana infinitamente superior a cuantos cálculos pudieron hacerse por el momento. De sobras sabían los Reyes Católicos que la toma de posesión de las tierras que encontraban sus descubridores podía quedarse sólo en palabras. Decir solemnemente *aquí ha llegado España* y escribir los nombres de sus soberanos en la corteza de los árboles, si ello no venía seguido de otros actos de dominio más efectivo, no aseguraba nada para el porvenir. Otras naciones

européas habían despertado con el ruido hecho en torno de los descubrimientos y era de temer su concurrencia ambiciosa. Ya surcaban las aguas de aquellas latitudes bajeles de procedencia inglesa y lusitana. Se debía vivir alerta, vigilar los movimientos de las flotas de otros príncipes y adelantarse a sus designios.

Pero se descubría con excesiva rapidez y era imposible defender todo lo que se encontraba. A las islas innumerables se añadía ahora una masa continental cuyos límites eran todavía un misterio. Demasiado grande para sojuzgar a sus poblaciones y defenderla de codicias ajenas.

Imagínese la situación de un avaro que se encuentra un tesoro escondido. Ha penetrado en una cueva, ha descubierto una galería subterránea, y, según avanza por ella, van saliéndole al paso enormes montones de oro, arcas rebosantes de pedrería, rimeros de perlas. Todo podría ser suyo. Pero el mismo tesoro es buscado por otros avaros, cuyas voces se perciben cercanas, resuenan en la boca del antro donde ha permanecido enterrada tanta riqueza. No queda tiempo sino para llenarse el seno y los bolsillos de piedras preciosas, abandonando lo demás a la rapacidad de los que están llegando. He aquí una situación desesperante y muy parecida a la de los Reyes Católicos ante el alumbramiento de un Nuevo Mundo.

Las tierras del Brasil que había descubierto Vicente Yáñez Pinzón, junto con un río tan grande que parecía entonces cosa de fábula, impresionaron a los soberanos casi tanto como los primeros hallazgos colombinos. El Brasil tenía de ser para España. Por eso le fué ofrecido en seguida al piloto de Palos el gobierno de aquella parte del continente nuevo, a la vez que se le invitaba a colonizarla, instándole para que armara una nueva flota y partiera otra vez. A tal efecto, por cédula dada en Granada el 15 de octubre de 1501, se le concedía permiso especial para extraer de donde quisiese hasta cuatro mil cahíces de trigo libres de todo gravamen.

Del mismo modo que para el sur y costas brasileñas, amenazadas por Portugal, pensaba servirse la Corona de la intrepidez, pericia y supuesta fortuna de los Pinzones, se expedían despachos a otro explorador de iguales alientos, Alonso de Ojeda, a quien se destinaba a prevenir las intromisiones de Inglaterra, cuyos barcos

rondaban por el norte, entre Tarranova y el Labrador. Colonizar a sus expensas no podían hacerlo los Reyes de Castilla, siempre escasos de caudales — sus arcas estaban con frecuencia vacías, — pero, en cambio, de acuerdo con la licencia general conseguida por Pinzón, ofrecían facilidades a todos los españoles de espíritu aventurero, si contaban con haberes considerables y querían emplearlos, junto con su esfuerzo personal, en esta clase de empresas. Se desplegaba ante su ambición la perspectiva de las riquezas de ultramar y se les atraía con el cebo de una investidura oficial, siempre tentadora. Donde esta política había de dar mejores resultados era, naturalmente, en las localidades marítimas.

Pero Mientras Vicente Yáñez, arruinado a consecuencia de su viaje anterior, debía andar corriendo de un lado para otro en busca de protectores y socios capitalistas, perdía España la mejor de sus reinas y se veía D. Fernando precipitado en las mayores tribulaciones que pudieran acumularse sobre un monarca. Primero el dolor de ver comprometido el porvenir de un reino a cuyo engrandecimiento tanto había contribuido con sus empresas guerreras y su genio político; después la lucha con los partidarios de su yerno Felipe *el Hermoso*, la incapacidad de su hija Juana *la Loca*, su apartamiento del trono de Castilla, su retirada a Nápoles... Acontecimientos que se producían encabalgados, manteniendo para el Rey Católico un drama interior en el que habría de debatirse durante tres años terribles. Y entretanto las actividades de España en las Indias, resintiéndose de esta situación, caían en un colapso.

Estos sucesos debieron representar para Vicente Yáñez Pinzón nuevas complicaciones, retrasando sensiblemente la realización de sus proyectos. Hasta el año 1506, uno de los más críticos de la historia de Castilla, no consiguió cruzar el Océano por tercera vez. Y aún así lo haría en condiciones precarias, compartiendo el mando de una armada modesta con Juan Díaz de Solís, y no para ir al Brasil, como debía ser su deseo, sino para seguir un nuevo rumbo más al norte.

Solís era, como Vicente Yáñez, un excelente marino, verdadero maestro en su arte y atrevido hasta la temeridad. Había nacido en Lebrija y gozaba de una sólida reputación en todos los puertos de Andalucía. Si los rasgos de su carácter hubieran convenido al modo

de ser de Pinzón, no habría éste podido encontrar mejor colaborador. Uno y otro se correspondían equitativamente en merecimientos.

Con todo, la expedición de Yáñez y Solís no fué muy afortunada, al menos a juzgar por las escasas noticias que se tienen de la misma. Se dirigieron a la Española y recorrieron después otras islas del mar de las Antillas, acaso con la ilusión de encontrar perlas, pues era fama que las había en aquellos parajes. Penetraron después en el golfo de Honduras, ya descubierto por Colón, si bien el Almirante no había hecho nada más que naufragar en él, sin conseguir acercarse a la costa. Solís y Vicente Yáñez empezaron costeando desde el cabo de Gracias a Dios y no dejaron en el golfo rincón sin registrar. Visitaron varias islas que todavía no había pisado ningún hombre blanco y descubrieron la península de Yucatán, aunque sin lograr rodearla por el lado de Campeche, a causa de los temporales.

Parece ser que desembarcaron pocas veces en Tierra Firme, y, si lo hicieron, fué sin ningún provecho.

¿Qué andaban buscando? Se supone que algún canal o estrecho de comunicación con el mar que llamaban del Sur, es decir, el Pacífico.

A Colón hubo de sorprenderle la muerte cuando estaba todavía en la creencia de haber llegado al mundo de Marco Polo. Pero esa era una terquedad del genovés. Vicente Yáñez y Díaz de Solís daban por seguro que una inmensa masa continental se había interpuesto, cerrándole el acceso a Oriente por un mar aún desconocido. Era un pensamiento ya generalizado. Los españoles deseaban encontrar un camino nuevo para llegar a las Molucas, y arrebatárselas a los portugueses, sin invadir su jurisdicción, el comercio de las drogas, especias y aromas orientales.

Este comercio despertaba tanta codicia como el oro. Su centro era Calicut, adonde llegó Vasco de Gama después de haber doblado el Cabo de Buena Esperanza en 1497. Nuevas expediciones portuguesas dieron por resultado la conquista de Malaca. Extendió el Rey D. Manuel su navegación y tráfico hasta China, con lo cual el centro de la especiería, para el comercio europeo, vino a ser Lisboa. Se sabía que el origen de los productos aromáticos estaba en la Malasia, y como Colón había soñado siempre en tomarlos de la

misma tierra donde se daban, todos los navegantes españoles — y no hay navegante sin espíritu de mercader — padecían la misma obsesión.

Si Yáñez y Solís buscaban en la costa continental un estrecho que comunicara con el mar llamado del Sur, su aventura resultó ociosa. Aunque la exploración del golfo de Honduras y el descubrimiento de Yucatán tenían un valor geográfico cuya importancia salta a la vista.

Las noticias traídas por ellos a España de la tierra yucateca, sin embargo, no serían muchas. En el supuesto de que llegaran a establecer contacto con sus habitantes, lo averiguado puede resumirse en los siguientes informes, que tomamos de López de Gómara:

“Son los de Yucatán esforzados; pelean con honda, vara, lanza, arco con dos aljabas de saetas de libiza, pez, rodela, casco de palo y corazas de algodón. Tíñense de colorado o negro la cara, brazos y cuerpo, si van sin armas o sin vestidos, y pónense grandes plumajes, que parecen bien. No dan batalla si no hacen primero grandes cumplimientos y cerimonias; hiéndense las orejas, hácense coronas sobre la frente, que parecen calvos, y tréznanse los cabellos, que traen largos, al colodrillo. Retájanse, aunque no todos, y ni hurtan ni comen carne de hombre, aunque los sacrifican, que no es poco, según usanza de indios. Usan la caza y la pesca, que de todo hay abundancia. Crían muchas colmenas, y así hay harta miel y cera.”

Al regreso de Solís y Pinzón, ya Castilla estaba otra vez cambiada: había muerto Felipe I y volvía a gobernar D. Fernando, ahora como regente, por ser menor de edad su nieto Carlos.

Con ello los asuntos de Indias salieron de la breve crisis de postración por que habían pasado, para ocupar de nuevo un primer plano, y el Rey Católico mandó llamar a la Corte a los descubridores más destacados para tener con ellos una conferencia.

Uno de los consultados fué Vicente Yáñez Pinzón. ¿Podía faltar el descubridor del Brasil? Precisamente se trataba ahora de seguir explorando la costa brasileña, a ver si se encontraba por el Sur aquel estrecho tan deseado de paso al otro mar.

Empezaba la rivalidad con Portugal, al principio sorda y disi-

mulada, que se convertiría en apasionada e interminable querrela de los dos pueblos hermanos. Es decir: la reyerta entre castellanos y portugueses por el derecho a los descubrimientos y conquistas venía de más lejos. Para zanjarla se había requerido la intervención del Papa Alejandro VI, quien dividió el mundo en dos partes, dando un hemisferio a cada una de las dos naciones descubridoras. Debía correr la línea divisoria a cien leguas hacia el oeste de las islas Azores y Cabo Verde. Ya estaba así establecido cuando el monarca lusitano D. Juan II, con el asentimiento de los Reyes Católicos, logró que la línea no se trazara a cien leguas de las islas mencionadas, sino a 370, hecho que, andando el tiempo, haría recrudecer el conflicto hasta la irritación.

La finalidad perseguida por el sugeridor de la enmienda, aunque a la postre resultara perjudicial para España, no está muy clara, porque lo que ganaba Portugal por occidente lo perdía por oriente. Se supone, sin embargo, que D. Juan II no pensaba al dar este paso en el comercio de las drogas y perfumes orientales, sino en las tierras oceánicas que España estaba descubriendo. Algunas entrarían en la zona de ampliación, como, en efecto, hubo de suceder.

“Pero no es necesario adoptar este punto de vista para comprender la insistencia previsora del portugués — escribe Carlos Pereyra. — Hay una razón técnica: la navegación velera se hace en zigzag. Y la de Europa al extremo sur del África — sobre todo la que tenía por objeto salvar el cabo — trazaba este zigzag sobre un arco que era tanto más ventajoso cuanto más se alargase la flecha que lo separaba de las costas africanas. El navegante portugués necesitaba espacio en el Atlántico central y meridional. Necesitaba tener los codos libres para moverse a sus anchas. Y si, apartándose del continente africano, había tierras de arribada, ¿no debería la Corona procurar que esas tierras fueran de su pertenencia?

Esta u otra sería la razón del monarca portugués. De todos modos, no le salió mal el cálculo, aunque su previsión, sin duda muy digna de aquel “rey sabedor”, viniera a enconar todavía más la disputa entre lusitanos y españoles. Tan agria llegaría a ser y tanto procuraba paliarla la Corona, que en 1515, en una expedición organizada por Díaz de Solís, se conminaría al jefe a no tocar

en costa alguna perteneciente al Rey de Portugal, bajo pena de muerte y pérdida de bienes.

A la conferencia de descubridores convocada por el Regente de del Nuevo Mundo, al cual daría su nombre. Y los acuerdos tomados en Castilla asistieron Vicente Yáñez Pinzón, Juan Díaz de Solís, Juan de la Cosa y Américo Vespucio, padrino inconsciente este último del Nuevo Mundo, al cual daría su nombre. Y los acuerdos tomados fueron dos principalmente. Primero: apresurar la colonización de la tierra continental descubierta, desde Paria a poniente, y segundo: seguir buscando un estrecho por el lado del Brasil, a cuyo efecto Yáñez y Solís aparejarían en seguida dos carabelas para emprender el viaje sin demora.

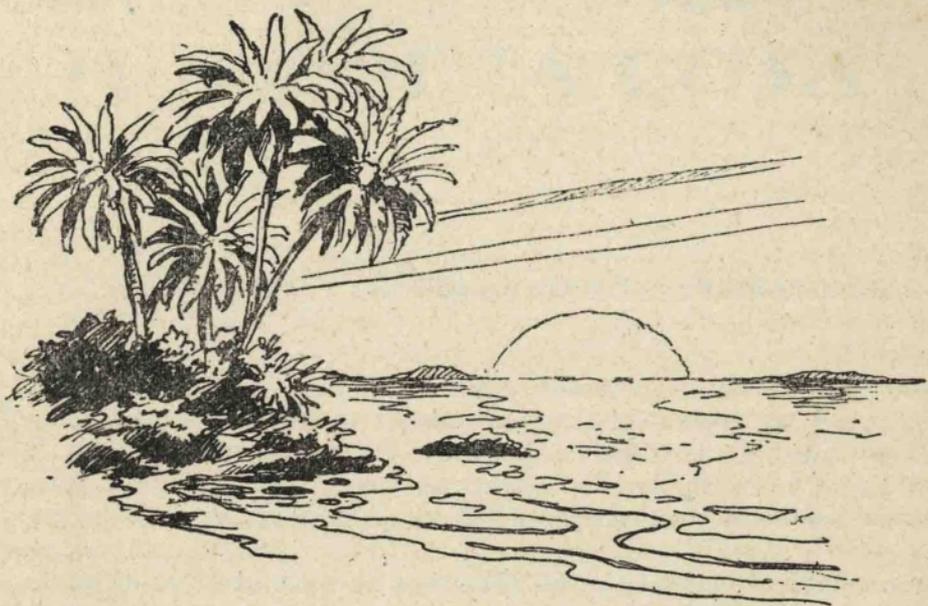
Esta nueva expedición no estaba destinada a llegar a buen fin. Partieron las dos carabelas de Sanlúcar el 29 de junio de 1508. Como tercer piloto iba Pedro de Ledezma, otro buen marino. Pasaron por Cabo Verde y de allí se dirigieron directamente al cabo de San Agustín, por donde había empezado Vicente Yáñez su exploración anterior de las costas brasileñas. Desde este punto avanzaron hacia el Sur, siempre cerca de la costa, porque era su propósito menudear los desembarcos. Examinaron bocas de ríos, ensenadas, promontorios, playas, abrigos. Dondequiera se les ocurría tomar tierra se posesionaban de la misma en nombre del Rey, siguiendo a su declaración formularia el consabido amojonamiento. Si encontraban indios propicios a la comunicación, inquirían informes y hacían rescates; si, por el contrario, los naturales se mostraban reservados o belicosos, volvían a embarcar. Les batieron tempestades y corrieron innumerables peligros. Llegaron casi a los cuarenta grados y hubieran navegado más de no haberse producido disensiones y altercados entre los jefes que malograron una empresa comenzada bajo los mejores auspicios.

Volviéron a España al cabo de quince meses y en plena discordia. Ni habían encontrado el estrecho que buscaban ni traían un cargamento remunerativo. Pero otro era, probablemente, el origen de su querrela. Se formaron procesos judiciales. Y mientras a Vicente Yáñez se le hacían concesiones territoriales en San Juan de Puerto Rico, de las que no quiso aprovecharse, a Solís se le llevaron preso a la corte.

No debían pesar sobre este último cargos muy graves, o los

destruirían investigaciones ulteriores, por cuanto fué puesto luego en libertad, indemnizado y nombrado piloto mayor al quedar vacante esta plaza, años más tarde, por fallecimiento de Américo Vespucio.

La figura de Vicente Yáñez Pinzón, a partir del retorno de su cuarto viaje, se desvanece. Su familia fué ennoblecida diez años más tarde, pero hay seguros indicios de que él murió pobre.





JUAN DE LA COSA

I

UN CÁNTABRO, UN CASTELLANO Y UN FLORENTINO

SE sabe de Juan de la Cosa, con respecto a su nacimiento, que éste debió advenir en la segunda mitad del siglo xv. Sobre su patria, la opinión más extendida es que fué Santoña, en la provincia de Santander; pero no faltan quienes sitúan el lugar de su origen en Orduña (Vizcaya). De su familia no se tienen antecedentes.

Juan de la Cosa hace su aparición en la historia en el momento en que Cristóbal Colón prepara en Palos de Moguer la gloriosa empresa del descubrimiento. Estaría entonces entre los treinta y los treinta y cinco años, era ya un marino acreditado y tenía un barco de su propiedad, de lo cual se puede colégir que gozaba de una posición acomodada.

Los negocios de la navegación le llevaron a establecerse en Palos. Era muy amigo de los hermanos Pinzón. Por amistad a Martín Alonso, aportó a la expedición colombina su concurso per-

sonal, como piloto, y su carabela *Santa María*, construída en un astillero del Cantábrico.

Pretenden algunos historiadores que Juan de la Cosa se formó un gran marino al lado del Almirante y que exageró después sus pretensiones al considerarse con más saber que su maestro. Pero el primero en lanzar contra el cántabro esta imputación, probablemente injusta, fué el mismo Descubridor, cuya malevolencia para sus compañeros distinguidos era uno de los rasgos más acusados de su carácter.

Sobre la ciencia náutica de Colón se tienen muchas dudas. En cambio, Colón aceptó como piloto de su nave capitana a Juan de la Cosa, aceptación que implica el reconocimiento de su competencia. Y las relaciones que el cántabro mantenía con los Pinzones y los Niños, todos grandes navegantes, en una comarca de marinos intrépidos, sirven para demostrar igualmente que Juan de la Cosa no era un principiante en su arte cuando le conoció el genovés. Hay, además, sus actividades cartográficas, de las que se conserva en nuestros días una muestra preciosa.

Colón se aficionaría a su piloto porque le tuvo siempre a su lado, durante el primer viaje, y porque era de naturaleza más manejable que los Pinzones. Por lo que hizo en exploraciones posteriores y por la confianza que le otorgaron los Reyes Católicos, a quienes representó en una delicada comisión diplomática cerca del Rey de Portugal, se puede atribuir al cántabro un carácter equilibrado, un tacto nada común y un evidente buen sentido.

Es posible que, para halagar la vanidad del Almirante y para conservar su estimación, consintiera en llamarse su discípulo. Colón le hizo responsable de la pérdida de la nave capitana, pero después se le volvió a llevar en su segundo viaje. Algo había visto en él que le agradaba, hasta el punto de hacerle olvidar el percance de las costas de Cuba.

Por cierto que Juan de la Cosa, aunque el genovés le reprochara haber naufragado por su culpa, pidió una indemnización por la pérdida de la *Santa María*, y los Reyes, reconociendo que la pedía en justicia, se la concedieron, dejando de este modo al Almirante en situación un poco desairada. Tal vez el incidente no fué olvidado por el ligur, que era rencoroso, y del escozor que quedara en su corazón nacerían aquellas palabras ásperas sobre aquel

a quien, "habiéndole enseñado el arte de marear, andaba diciendo que sabía más que él".

Nimiedades. Juan de la Cosa triunfaría de los celos del Almirante haciéndose necesario para la segunda travesía, de la que hubo de volver tan bien conceptuado que Alonso de Ojeda, hidalgo que gozaba de mucho favor en la corte, le escogió para primer piloto de una expedición de la que formaría parte asimismo Américo Vespucio.

El de Santoña tenía, por consiguiente, una personalidad no desdeñable.

Juan de la Cosa y Alonso de Ojeda se habían conocido durante el segundo viaje de Colón al mundo naciente, pues los dos acompañaban al Almirante. Parece ser que Ojeda embarcó con una misión secreta: la de vigilar al genovés, de quien se desconfiaba en la corte. Pertenecía a una distinguida familia de Cuenca y era primo hermano de otro Alonso de Ojeda también notable en su época, el inquisidor.

Cuando fué concedida por los Reyes Católicos la licencia general para descúbrir, dióse Ojeda tanta prisa en hacerse con una armada que llegó a tenerla antes que nadie. Había batallado con los indios de la Isabela y hecho prisionero a un cacique feroz, que en la citada isla era el terror de los colonos españoles. Capitán de un valor y de una audacia difícilmente igualables, al mismo tiempo que brillante por su ingenio, ya celebrado en la corte de Castilla en su primera juventud, sus hazañas de la Isabela tuvieron en España mucha resonancia. Los Reyes le hicieron concesiones territoriales en la Española y los cortesanos le colmaron de parabienes.

Muchos caudales no tenía Ojeda; pero, en su defecto, contaba con la protección de un personaje poderoso, para toda clase de menesteres, el obispo Rodríguez de Fonseca, que sería más tarde Patriarca de las Indias. Éste se encargó de reunir los medios económicos necesarios para armar una flota de cuatro bajeles, de la que iba a ser Juan de la Cosa el organizador técnico y primer piloto.

A la sazón se encontraba el norteño en el Puerto de Santa María, donde había fijado su residencia, y a dicho puerto fué Ojeda a buscarle. Le habló de su proyectada expedición, para la que se habían alistado muchos que estuvieron con Colón en Jamaica, y solicitó su concurso, aunque ya contaba con el de otros

pilotos excelentes. Hasta Américo Vespucio, florentino de vastos estudios, que había sido el jefe de la casa Berardi, de Sevilla, para los asuntos de la navegación, intervendría personalmente en la empresa.

¿Vespucio? ¿Un florentino? Juan de la Cosa sólo le conocía de nombre. Pidió a Ojeda más antecedentes.

También los necesita el lector, porque el apoderado de Juanoto Berardi, sin él proponérselo, iba a dar su nombre de Américo al Nuevo Mundo.

Era un hombre a la sazón ya maduro, de más de cincuenta años, y habíase dedicado toda su vida al comercio. Educado desde niño por un sabio dominico, pariente suyo, poseía conocimientos muy superiores a los que se exigen para ejercer la profesión mercantil, y parece que trabajando en Florencia en la casa de los Médicis, en la que entró siendo muy joven, halló nueva coyuntura para continuar el cultivo de su inteligencia, muy clara y despierta. Debíó especializarse entonces en los estudios náuticos, aunque estuviera alejado de las actividades marítimas, es decir, aunque sus ocupaciones no le permitieran embarcarse como un profesional del mar. Por esta misma razón, por su dominio de los asuntos navales, le destinaría Juanoto Berardi, cuando recaló en Sevilla, a dirigir los aprestos que se hacían con su dinero para continuar los descubrimientos. Antes que en Sevilla había estado en Lisboa, ocupándose también en negocios probablemente del mismo carácter.

Murió Bernardi y los herederos de este banquero le dejaron que continuara al frente de la casa. No es de extrañar que los maravillosos descubrimientos que se hacían y el trato con los descubridores — Colón se contaba entre sus mejores amigos — removieran en él antiguas aficiones, y “fastidiado del ejercicio mercantil — como dice Fernández de Navarrete, — se entregase a la Náutica”. ¿Había hecho ya otros viajes al Nuevo Mundo antes de comprometerse a formar parte de la expedición de Ojeda? Si los hizo, como asegura en sus relaciones, no quedan de los mismos otras referencias que las escritas de su puño y letra. Parece que estuvo en tratos con Vicente Yáñez Pinzón para ir a descubrir el origen de la especiería, pero éste fué un proyecto frustrado a causa de la pugna existente entre Portugal y España.

De todos modos, una cosa puede asegurarse, y es que de todos los que formaban la expedición de Ojeda, aunque hubiese entre ellos marinos más expertos que Vespucio, como Juan de la Cosa, ninguno poseía una instrucción tan sólida y general, sobresaliendo en esto el florentino muy por encima de sus compañeros, como antes había sobresalido Colón.

La Cosa, Ojeda, Vespucio... No fracasaría la empresa por falta de cabezas. La Cosa representaba la competencia naval; Ojeda, el arrojo; Vespucio, quince o veinte años más viejo que los dos anteriores, el saber y la experiencia en los negocios.

Puestos los tres de acuerdo y contando con el dinero abundante que facilitaba Fonseca, todo lo demás había de resultar fácilmente hacedero. ¿Cuál era su plan? Ojeda tenía una carta marítima en la que aparecía trazada la derrota del segundo viaje del Almirante. Seguirían este rumbo hasta dar con el nuevo continente. Llegados a él, explorarían lo que pudieran de sus costas.

Cargaron provisiones para más de un año, sin descuidar el repuesto de armas. El idilio con los indios, creación poética de la fantasía del Descubridor, habíase desvanecido desde los primeros intentos de penetración en las tierras descubiertas, sobre todo después que los caribes dieron a conocer su ferocidad. A Ojeda le dolía aún el brazo de tanto repartir mandobles entre los flecheros del cacique Caonabo; Juan de la Cosa recordaba a compañeros suyos sacrificados por los caníbales. Debían marchar prevenidos para cuanto se les pudiera presentar: Juan de la Cosa con sus mapas, Vespucio con su pluma, Ojeda con su espada.

La expedición partió de Cádiz, el 20 de mayo de 1499, con cuatro hermosas carabelas veloces como el viento.





II

EN LA ZONA TÓRRIDA

Los bajeles de Ojeda ganaron las Canarias sin dificultad. Era lo acostumbrado proveerse allí de nuevos bastimentos y agua, precaución esta vez más necesaria que nunca, pues tenía el propósito el jefe de la flota de llegar al continente nuevo sin hacer escala en las Antillas.

La travesía desde la Gomera a la primera tierra de arribada, tierra desconocida que encontraron fuera ya de la línea equinoccial, les llevó veinticuatro días de navegación. Se encontraban en un punto más al sur de aquel adonde había llegado Colón en anteriores reconocimientos. Se puede conjeturar que habían surgido frente a las costas del Suriman, que hoy pertenecen a la Guayana holandesa.

Tierra regada por muchos ríos y anegada en grandes extensiones, no se prestaba a un desembarco. Además, hasta donde alcanzaba su vista desde las naves, no descubrieron los marinos españoles ningún ser humano. Mucha vegetación, árboles gigantes y agua por todas partes; así era el paisaje.

Destacaron algunos botes para ver si se encontraba alguna playa o recodo donde tomar tierra. No los había. En vano estuvieron bogando horas y horas los remeros, haciendo dar cien rodeos a los bateles en todas direcciones: el desembarque no era practicable en lugares tan pantanosos y, al parecer, despoblados.

Puestos de acuerdo Ojeda y La Cosa, que iban en distintas carabelas, decidieron recoger los botes y continuar navegando entre este y sudeste, de conformidad con la dirección del viento. Así discurrieron, sin perder de vista la costa, unas doscientos leguas, desde el ecuador al golfo de Paria, sin desembarcar en ninguna parte. Verdad es que tampoco hubieran podido hacerlo aunque quisieran: les había cogido una corriente contraria tan violenta que temieron no poder esquivarla, y mientras tanto se les hacía imposible avanzar.

La costa no tenía elevaciones. Selva interminable y densa, trazando su línea sinuosa, de un verdor intenso, sobre la esmeralda del mar. De vez en cuando, la desembocadura de un río. Dos encontraron enormes, que endulzaban las aguas marinas un gran trecho. ¿No sería uno de ellos el Orinoco?

El ímpetu de las corrientes, que llevaban la dirección de la costa, obligó a los expedicionarios a torcer el rumbo hacia el noroeste, hasta que, tras una lucha agotadora de muchos días, llegaron por fin a un puerto que parecía ofrecerse para su descanso. Era una cómoda ensenada de la isla de la Trinidad, en el golfo de Paria.

¿Cómo no alegrarse? En la playa se agitaba una muchedumbre de indígenas, y lo que los españoles deseaban era precisamente dar con una tierra poblada. El hombre fija su residencia en aquellos parajes donde encuentra seguridad y sustento.

Ahora bien: abordar a los indios y sobre todo ganarse su confianza no era cosa siempre hacedera. Mientras maniobraban las naves para meterse en la ensenada, se estaba preguntando Juan de la Cosa si no sería una imprudencia tomar tierra en seguida y a la vista de muchos centenares de salvajes, que podían caer sobre los desembarcados en irresistible turbión. Igual pensamiento tuvo Ojeda, que había batallado con los naturales de la Isabela y conocía el ardor guerrero de algunas tribus.

A poca distancia de las carabelas cruzaba a la sazón una canoa en la que iban embarcados unos quince o veinte hombres. Los es-

pañoles les hicieron señas para que se detuvieran al mismo tiempo que maniobraban el timón con el propósito de acortar la distancia que les separaba. Era un tanteo. Si los indios de la canoa les recibían bien, saltarían después a la playa. Los indios, respondiendo a la invitación de los nuestros, dejaron de bogar y levantaron los remos. ¿Qué podía significar aquella actitud? ¿Era señal de amistad o era amenaza? Las carabelas continuaban avanzando hacia la canoa, hecho que no debió agradar a los importunados, por cuanto se pusieron a remar con todas sus fuerzas, tomando la dirección de la playa.

Pero la más velera de las naves, que podía ganarles la carrera dando sus velas al viento, se les adelantó hasta cerrarles el paso, para en seguida arriar algunos botes. Empezó entonces una persecución muy divertida. Los botes se iban unos detrás de la canoa y otros trataban de flanquearla a fin de estrecharla cada vez más. Empeño inútil, porque la barquilla india maniobraba con agilidad y se escurría regateando con maravillosa ligereza.

Se convirtió el juego en un espectáculo para los que estaban en las carabelas, que al principio reían y daban voces a sus botes para más enardecerles. Después se impacientaron. Duraba la caza desde hacía horas y el humor de todos, por efecto del cansancio, se había vuelto sombrío. Finalmente, la carabela adelantada se fué sobre la canoa como si quisiera embestirla. El propósito era intimidar a sus tripulantes. Estos estaban ya tan cercados que tomaron la resolución desesperada de arrojar al agua. Se echaba la noche encima. Los indios, magníficos nadadores, buceaban muy bien; no era posible cogerles. Dos, sin embargo, fueron pescados. En la barquilla habían quedado otros cuatro que se entregaron sin hacer resistencia.

Llevados los seis a bordo de la nave de Ojeda, se hizo todo lo imaginable para darles a entender que no se les causaría el menor daño. Pero entonces averiguaron los nuestros que los habitantes de la isla eran caribes y muy inclinados a la lucha. Aquellos que se habían quedado en la canoa pertenecían a otra raza y eran infelices prisioneros de guerra. Mostraban frescas aún las heridas de horribles mutilaciones.

Hubiera sido temerario desembarcar entrada ya la noche, con mayor motivo sabiendo que los isleños no eran gente pacífica. Tenían, además, las costumbres más abominables. Comían carne hu-

mana. Aquellos a quienes habían mutilado estaban destinados al sacrificio y con sus cuerpos se hubiera dado un festín toda la tribu.

No obstante, a la mañana siguiente, Ojeda envió a la playa a uno de los dos caribes capturados para que comunicara a los suyos que nada debían temer de los españoles. Se les invitaba a tratar como amigos y no se pretendía otra cosa que inquirir informes del país y cambiar por otros de su pertenencia ciertos objetos que desconocían. Eso sin hacerles fuerza, dejándolo a su buena voluntad. Y entregó el capitán castellano al mensajero, para que a su vez los mostrara a todos los isleños, collaretes de vidrio, espejos, cascabeles y campanillas, diciéndole que les daría mucho más si le recibían con agrado.

Despachado el mensaje, las carabelas se acercaron más a lo costa. La playa estaba ahora desierta. Era la ocasión de intentar el desembarque, aunque se haría con mucha cautela y estando los españoles armados hasta los dientes. Dejaron las naves a una prudente distancia, con la marinería necesaria para guardarlas, y los que iban a tomar tierra se trasladaron a los bateles. No llegaban a un centenar los que se aventuraron a pisar la isla.

Los indios, surgiendo del fondo de los bosques, vinieron a su encuentro. No parecían venir como enemigos, sin duda por efecto del mensaje. Para más ganarles la voluntad, Ojeda dió orden de que se les entregara el otro prisionero y la canoa. Ésta había sido construída con el tronco de un gran árbol y era toda de una pieza, larga de veintiséis pasos y ancha de dos brazas. Los isleños la recibieron muy complacidos y se la llevaron en hombros a esconderla sabe Dios dónde. Los espejos, collaretes y campanillas no les conmovieron tanto. Contemplaban atónitos a los recién llegados y no despegaban los labios. Debían recelar todavía. Casi todos eran de elevada estatura y muy vigorosos, viéndose algunos armados de venablos y rodelas. Entre ellos andaban algunas mujeres.

Inopinadamente, como obedeciendo a una consigna, echaron todos a correr hacia la espesura, sin hacer ningún caso de las voces que les lanzaban sus desairados visitantes. Temieron éstos que su intención fuera preparar un ataque y optaron prudentemente por volver a embarcar.

Tiempo perdido. Aunque tales rarezas de los indios ya las conocían Ojeda y Juan de La Cosa. Mientras cruzaban el golfo de Paria, Ojeda debía recordar las aventuras de su viaje anterior,

especialmente aquella que le valió apoderarse del cacique Caonabo, señor del valle del Cibao en la isla Isabela.

Se trataba de conquistar para los colonos la región más fértil del país. Una vega hermosísima, defendida por alta sierra y regada por arroyos innumerables, que absorbía el Yuquí. Caonabo contaba con millares de flecheros muy aguerridos, que antes se dejaban matar que retroceder un solo paso. Se sucedían las batallas una tras otra, a cual más encarnizada y terrible, y los españoles, que en junto no pasaban de cuatrocientos, sufrían muchas bajas. Durante las treguas, Ojeda, partidario de llegar a una inteligencia con el cacique, le enviaba parlamentarios y le invitaba a la reconciliación. Un día contestó Caonabo que recibiría al capitán español si éste se le presentaba solamente acompañado de nueve soldados. Ojeda sospechó una emboscada. Tenía, sin embargo, maquinado un ingenioso artificio para apoderarse de su enemigo, y como era hombre que no conocía el miedo, acudió a la cita en las condiciones fijadas por el cacique. Una vez en su presencia y después de haber cambiado ceremoniosos saludos, le presentó, como preseas que le enviaban los Reyes de España, unas esposas y unos grilletos dorados que despertaron la curiosidad y la codicia de Caonabo. Y cómo éste no supiera qué hacer con aquellas cadenas, halló Ojeda la oportunidad de enseñarle para qué servían. Dejóse el indio esposar con la candidez de un niño y el capitán se lo llevó, cruzado en su caballo, escapando a galope tendido, mientras le guardaban las espaldas sus nueve compañeros.

Y así terminó la guerra del Cibao.

Mejor suerte que en la isla de la Trinidad tuvieron los españoles de Ojeda y La Cosa en otra isla cercana a la desembocadura del Guarapiche. Allí los naturales del país se les mostraron más sociables, y el país mismo, rico en frutos, con una vegetación más acomodada a las necesidades del hombre que la selvática, les pareció un paraíso. Abundaban en la isla los papagayos, los colibríes y otras aves de plumaje vistoso, como asimismo las flores, y los indios comían buena pesca y excelente caza, rociando sus festines con una especie de sidra que a los exploradores, obsequiados con ella, les pareció deliciosa.

Ya Colón había pasado por aquellos parajes, debiéndose a esta circunstancia que los indígenas, menos sorprendidos por la visita de hombres de traza tan distinta de la suya, adoptaran desde el

primer momento una actitud pacífica y acogedora. Tenían muchas perlas, que dijeron haber traído de otra región situada hacia poniente, y explicaron a los españoles cómo se producían en el interior de las conchas. Allí fué donde Vespucio vió cambiar quinientas perlas por un solo cascabel, "con algún oro añadido de gracia".

Después de una permanencia en la isla que se prolongó por algunas semanas — tanto placer encontraban los nuestros en aprovecharse de tierra tan propicia, — volvieron a embarcar para seguir costeando, y pasadas las bocas de Drago, que salvaron sin dificultad, aunque no sin peligro, recorrieron las costas de Venezuela y otras islas de Sotavento, deteniéndose especialmente en la Margarita, que exploraron en toda su extensión.

Es de observar que Ojeda, Vespucio y La Cosa, respondiendo a sus inclinaciones naturales y a su formación espiritual, diferentes en cada individuo, aprovechaban el viaje de bien distinto modo. Alonso de Ojeda era sobre todo un soldado, pues empiezan a destacar en él aquellas cualidades excepcionales de los grandes conquistadores que habían de seguirle: Cortés, Pizarro, Quesada, Valdivia y otros muchos. El florentino Vespucio tiene muy poco de descubridor, visto a través de sus escritos, y parece más bien un viajero curioso, dotado de un espíritu sutil y de una imaginación propensa a desbordarse, de donde resultan así el interés excepcional como las inexactitudes garrafales de sus narraciones, que iban a tener en Europa un éxito sin precedentes, haciendo célebre su nombre. Juan de la Cosa es el marino de vocación y el trabajador sistemático, que aprovecha los descubrimientos para hacer geografía y levanta mapas de todos los lugares por donde pasa, registrando las particularidades del mar y los accidentes de las costas. Dicho de otra manera más sumariada: Ojeda, representa la conquista; Vespucio, la curiosidad literaria; La Cosa, la especulación científica.

Por consiguiente, a nadie como al cartógrafo de Santoña aprovecharía la expedición, porque en esta clase de empresas ningún otro interés podía superar al geográfico, que era el primordial.

Respondiendo a este interés, desde la salida de la angostura de Drago, quiso La Cosa costear Tierra Firme y reconocer todas las islas que les salían al paso, para fijar en las cartas su situación y sus contornos. Reconoció también los islotes llamados los Frai-

les, el farallón Centinela, el cabo Tordera y la ensenada de los Corsarios, donde fondearon.

Muchos puertos llevaban recorridos, pero en muy pocos pudieron tomar tierra, debido a la hostilidad de los indígenas, que así que veían acercarse los botes disparaban sobre ellos sus flechas. Estas estaban a veces impregnadas de un veneno extraído de ciertas plantas y enconaban las heridas hasta producir la muerte.

Cerca de la desembocadura del Pará, desembarcaron en una isla cuyos pobladores mostraban mejor disposición para la paz, aunque se trataba de gente mísera y desdichada. Los hombres, todos muy feos y descuidados, tenían siempre la boca llena de una hierba que rumiaban como las bestias. Vieron llegar a los españoles con asombro, que fué en aumento según pudieron contemplar de cerca sus barbas, sus armas y sus vestidos; pero no por ello dejaban de rumiar la hierba sin articular palabra. Vinieron los nuestros a discernir, después de haber observado el país, que aquellos desgraciados no tenían agua que beber. El jugo de las hierbas que masticaban les servía para humedecer sus fauces reseca. Las mujeres gozaban de un privilegio en consideración a la debilidad de su sexo: se bebían, gota a gota, el rocío recogido en amplias hojas de plátano tendidas durante la noche para este fin.

En el país no había barracas ni rancherías. Los indios no tenían otra defensa contra los rigores del sol que la sombra de los árboles.

En otro lugar tuvieron los exploradores un mal encuentro con los caribes, del que resultaron muchos marineros heridos, alguno tan gravemente que falleció. Al ocurrirles este percance llevaban tres meses y medio navegando.

Dirigiéronse después a Curazao, llamada por ellos la isla de los Gigantes. El origen de este nombre es una aventura referida por Vespucio, que no estará de más recoger por lo que tiene de graciosa y pintoresca. Habían desembarcado en una playa desierta y observado sobre la arena las huellas de pies humanos, sorprendentes por su medida descomunal. Un grupo reducido de valientes, dando por seguro que se encontraría gente en el interior, dejáronse llevar de la curiosidad y se metieron por entre los bosques, a través de los cuales anduvieron más de una legua, hasta que, dando en un claro, tropezaron con media docena de bohíos.

Allí encontraron cinco mujeres, dos viejas y tres muchachas, estas últimas extraordinariamente hermosas, aunque de una estatura superior a la del hombre más alto. Las viejas acogieron a los visitantes sin temor y les ofrecieron lo que tenían para comer: pescado y frutas. Las jóvenes, más recatadas y asustadizas, se resistían a entrar en conversación. Eran morenas, del color del bronce, y de formas perfectas, sin que llevaran el rostro desfigurado por las cicatrices, agujeros y pinturas frecuentes entre los indios. Y tanto les gustaron a los españoles que les entró la tentación de raptarlas.

Añade aquí Vespuccio: "Mas cuando se estaba tratando de llevar adelante este propósito, he aquí que se presentan tres docenas de hombres todavía más altos que aquellas mujeres y tan gallardos y apuestos que daba gusto verles. Causónos su vista tanta turbación que más queríamos hallarnos a bordo de nuestras naves que entre tales gigantes. Traían consigo grandes arcos y flechas, palos aguzados y estacas como clavos o mazas. Así que nos vieron, comenzaron a discutir entre sí, pareciendo por su talante que pretendían prendernos. También nosotros, comprendiendo el peligro en que estábamos, deliberamos sobre el partido que nos convenía tomar. Unos eran de opinión que les acometiéramos allí mismo con nuestras espadas; otros preferían ver antes si era posible entenderse con ellos por las buenas o esperar a que nos revelaran sus verdaderas intenciones. En el entretanto nos retiramos como para aprestarnos a la defensa, si bien lo que hicimos con disimulo fué tomar el camino de vuelta a nuestros bajeles. Nos siguieron ellos como a tiro de piedra y hablando siempre entre sí, y, a lo que creo, con no menor miedo que nosotros; porque si alguna vez nos deteníamos, ellos también hacían alto a distancia y no daban un paso más sino cuando nosotros volvíamos a ponernos en movimiento."

Es posible que los gigantes de Curazao fueran una invención de Vespuccio, pues otros españoles que visitaron la isla tres años más tarde no vieron ni gigantes ni gigantesas, sino indios como los otros y de talla normal.

Siguieron las carabelas costeadando hasta un cabo que los españoles llamaron de San Román, pasado el cual se abría un golfo muy grande. Allí esperaba a los exploradores una sorpresa, que

fué el descubrimiento de una población que parecía emerger del fondo del mar. En realidad, una gran parte de la costa oriental estaba cubierta por aguas dormidas y transparentes. Sobre ellas habían construído los indios sus viviendas, que sostenían estacas clavadas en el fondo, no muy profundo. Centenares de cabañas montadas en el aire, algunas muy grandes y espaciosas, con techumbres pajizas de forma cónica y escaleras de mano para su acceso. Todo el tránsito por la tierra aplacerada tenía que hacerse en canoas. De vez en cuando emergía de las aguas alguna isleta verde, recortada sobre una superficie de espejo, desplegando en lo alto el penacho desmayado de la palma real. La población parecía más grande por estar las casas muy espaciadas, ocupando en consecuencia una vasta extensión.

Era el golfo de Venezuela, que los indios llamaban Coquibacoa. Los descubridores, probablemente por habérselo sugerido Américo Vespucio, bautizaron el lugar con el nombre de golfo de Venecia.

Buscaban un punto donde desembarcar, por la costa septentrional, y, casi sin advertirlo, se internaron tanto que al fin descubrieron que navegaban por un estrecho. No por ello dejaron de seguir adelante, hasta dar con el recodo que les convenía para fondear, y les deparó la suerte una hermosa ensenada a la que dieron por nombre San Bartolomé. Acababan de descubrir la laguna de Maracaibo.

Fué después de haberse puesto en comunicación con las gentes del país, no demasiado esquivas, cuando se dieron cuenta de su hallazgo. Habían sospechado ya encontrarse en un lago por la lisa superficie de las aguas, pero les desconcertaba el hecho de ser éstas saladas. Se producía esta particularidad por efecto de la marea. Por los indios supieron los descubridores que no acontecía lo mismo en toda la laguna, cosa comprensible después de observada su enorme extensión.

De cuanto llevaban visto en su largo viaje, nada les había maravillado tanto como aquel mar interior, que veían rodeado de altas montañas, formando semicírculo. Avistaron en él algunas islas, prodigiosamente verdes, como la orilla cerca de la cual habían fondeado, de tierra baja y fertilísima.

Hubieran querido recorrer toda la laguna, pero era empresa que requería mucho tiempo. Dijeron los indios que desembocaban

en el lago centenares de ríos y que en sus riberas vivían gentes de distintas razas, que guerreaban entre sí. Otro inconveniente. Si los núcleos de población que habrían de encontrar más al interior tenían carácter belicoso, mejor era dejar la exploración para una segunda visita.

Aparte la belleza del paisaje, la novedad de las construcciones lacustres, la cortesía hallada en los naturales del país y los sabrosos frutos de la tierra, otro atractivo más poderoso encontraron los españoles en Maracaibo, y por él solamente, aunque los demás no existieran, allí se hubiesen quedado muchos de los expedicionarios para todo el resto de sus días. Y es que en ningún otro paraje de las tierras descubiertas habían visto mujeres tan hermosas.

Ojeda llegó a temer que se le desbandaran sus hombres. Acaso para tenerlos más seguros, llegado el momento de la partida, invitó a unas cuantas muchachas a visitar los bajeles y las retuvo a bordo, probablemente contra su voluntad. Puede ser también que fuera la intención del capitán llevárselas a España como ejemplares de una belleza femenina insospechada en aquel mundo todavía nebuloso y vago. El hecho es que el cargamento más precioso que se llevaron los españoles de Maracaibo lo constituían varias indias mozas y encantadoras.

La necesidad de partir era apremiante, porque los víveres, por efecto de los fuertes calores — habían navegado casi siempre por la zona tórrida y atravesado dos veces la línea equinoccial, — se hallaban corrompidos en gran parte. No bastaba proveerse de fruta del país, porque se echaba a perder en muy pocos días. Además, había que reparar los aparejos de las naves que se encontraban en muy mal estado. Juan de la Cosa insistía, como técnico, en la conveniencia de marchar a la Española para dar un repaso a los barcos y dejarlos en condiciones de emprender el viaje de regreso a España.

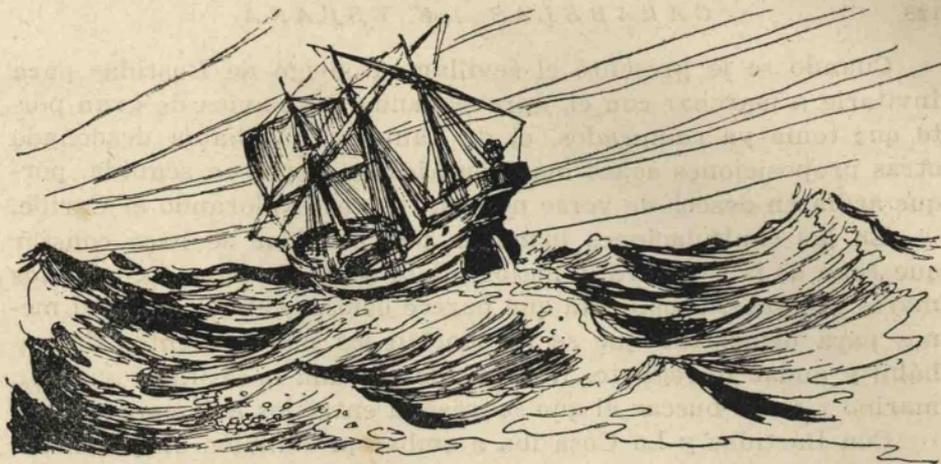
Se siguió este prudente consejo. Pero aún reconocieron toda la parte occidental del golfo, para después seguir por la costa hasta el cabo de la Vela, bautizado así por el piloto de Santoña y sus compañeros. En el trayecto habían avistado dos bajeles que les parecieron lusitanos y que resultaron ser ingleses. La noticia de este encuentro produciría más tarde cierta alarma en España,

aunque sin motivo. Inglaterra era menos de temer que Portugal. Se hallaba empobrecida y desmoralizada por las guerras de las Rosas, y aunque había enviado a descubrir al veneciano Cabot, pasarían muchos años antes de que Drake y Hawkins vieran el Nuevo Mundo.

El regreso a la patria de la expedición de Ojeda y La Cosa sufrió un retraso considerable a causa de agrias cuestiones que tuvo el capitán con las autoridades de Santo Domingo. Hasta mediados de junio de 1500 no volvieron las cuatro carabelas a entrar en la bahía gaditana. El viaje había rendido escaso provecho material, pese al cargamento de palo tintóreo, que nunca se dejaba de procurar, y pese también a las perlas recogidas y oro rescatado. Según las cuentas de Vespucio, no restaron, deducidas costas, nada más que quinientos ducados para ser repartidos entre cincuenta y cinco partícipes.

Una miseria.





III

EL RÍO MAGDALENA Y EL GOLFO DE URABA

LA permanencia en España de Juan de la Cosa no podía durar mucho tiempo. Otra vez irían a sacarlo de su rincón del Puerto de Santa María los jefes de nuevas expediciones, organizadas en mayor número según iban llegando del Nuevo Mundo noticias más excitantes.

El marino cántabro, restornado de su anterior viaje en junio de 1500, se disponía a cruzar nuevamente el Océano en octubre de 1501. Dos travesías con Cristóbal Colón y una tercera con Ojeda y Vespucio; ahora emprendería la cuarta con un escribano de Sevilla, muy buena persona, a quien arrancaba de su trabajo sedentario la emoción que por doquiera encendían los descubrimientos.

Juan de la Cosa no había mejorado de fortuna con todo y poderse contar entre los descubridores de mayor fama. Y habiendo ya corrido tantos peligros, sin obtener provecho material considerable, sorprende su impaciencia por hacerse otra vez al mar cuando apenas había descansado. Pero era marino y geógrafo; se abrasaba en la pasión por su arte; el misterio de las tierras oceánicas le atraía ahora más que nunca.

Cuando se le presentó el sevillano Rodrigo de Bastidas para invitarle a marchar con él, aprovechando dos navíos de gran porte que tenía ya comprados, el de Santoña, que había desdeñado otras proposiciones acaso más ventajosas, aceptó en seguida, porque ardía en deseos de verse por cuarta vez explorando el Caribe.

En las capitulaciones firmadas por Bastidas se hace constar que Juan de la Cosa era el mejor piloto conocido para recorrer los mares indianos, constancia que parece ociosa, aunque sirve al menos para demostrar que se reconocían los merecimientos de tan hábil y audaz navegante. Rodrigo de Bastida necesitaba un gran marino y fué a buscar al que sobresalía entre los más capacitados.

Con Bastidas y La Cosa iba a embarcar también un joven extremeño cuyo nombre llegaría a pronunciarse con admiración. Era un hidalgo de Jerez de los Caballeros, que a la sazón contaba veintiséis años y se llamaba Vasco Núñez de Balboa.

Partieron de Cádiz en el mes de octubre de 1501, siguiendo La Cosa la misma ruta de su viaje anterior, de modo que fueron a pasar por las pequeñas Antillas. La exploración de los españoles se continuaba, pues, en la parte central del nuevo continente.

Recalaron en una isla situada entre Guadalupe y Tierra Firme y reconocieron después el golfo de Venezuela y las tierras de su alrededor, principalmente con dirección al sur y al oeste. Doblaron luego el cabo de la Vela, para bajar por vía sudoeste, siguiendo el contorno de la costa atlántica de Colombia, hasta el río Hacha y puerto de Santa Marta. Aquí empezaban sus nuevos descubrimientos.

Desde sus primeros contactos con los indios, demostró Rodrigo de Bastidas que se esforzaba por atraérselos, dándoles el mejor trato. Tenía prohibido a sus hombres, bajo penas muy severas, que abusaran de la ignorancia de las gentes del país, causando daño en sus bienes o en sus personas, y era de ver el empeño que ponía en hacerse entender por los más salvajes, no insensibles a tan laudables esfuerzos. No podía por menos de agrandar a Juan de la Cosa esta conducta del sevillano, pues sabía, por experiencia adquirida en sus anteriores viajes, que los mismos españoles provocaban muchas veces, con actos violentos innecesarios, los conflictos que después eran los primeros en lamentar. Bastidas se curaba en salud y antes prefería incurrir en el desagrado de la

tripulación de sus naves que dar a los indios motivo para que se rebelaran o escondieran. Entendía que los exploradores no podían prescindir de la colaboración del indígena, conocedor de su tierra, y que por esto y por ser un semejante, creado por Dios, merecía el respeto y hasta el amor de todo buen cristiano.

Después de haber reconocido el puerto de Santa Marta, donde encontraron una población que les recibió muy bien, los exploradores continuaron bajando de entre 12 y 13 grados de latitud, habiendo llegado a las bocas de uno de los ríos más grandes del mundo, el Magdalena, bautizado con este nombre por haber sido descubierto el día de esta Santa, en marzo de 1502. Se acercaron a la orilla derecha, viendo que era una vasta llanura pantanosa. En cambio, en la opuesta, así como en algunas islas intermedias, la vegetación se adivinaba densa, esplendorosa, lujuriante, formando bosques que debían ser seculares.

En estas ocasiones, cuando la naturaleza desplegaba sus más grandes maravillas ante los ojos atónitos de los descubridores, el más intrépido, anonadado por la grandeza del Creador, no podía hacer sino reconocer su impotencia y pasar de largo. ¿Qué representaban un centenar de cristianos embarcados en sus navichuelos en medio de los panoramas grandiosos que se iban sucediendo a su vista? Cada singladura traía consigo nuevas revelaciones, siempre superiores a lo esperado. Y descubrir era ver de lejos una costa que no terminaba nunca, a veces avanzada por salientes, que costaba semanas rodear, y a veces recogida en senos profundos, donde la tierra desaparecía del horizonte. En todas partes islas exuberantes de verdor, bocas de ríos gigantescos, lagunas inmensas, selvas vírgenes, manteniendo siempre viva en el hombre venido de otro mundo la sensación de lo inconmensurable para más hacerle sentir su pequeñez humana. Los exploradores pasaban sin poder llevarse sino vagos atisbos de la tierra que iban descubriendo, apenas vista en sus orillas. ¿Cómo sería en su interior? Debía esconder inmensas riquezas, que acaso defenderían sus habitantes, tan numerosos posiblemente como los insectos de la selva inaccesible.

Las bocas del río Magdalena quedaron atrás. Los exploradores españoles, siguiendo su navegación al sur y al oeste, descubrieron las islas Fuerte y Tortuguilla, el puerto de Cispata, el río Sinú

y la punta Caribana, entrando finalmente en el golfo del Darien.

No podían sospechar que tenían el buscado mar del sur a pocas leguas de distancia a través de la tierra. No sabían que la costa que se extendía hacia poniente era la de un istmo. Descubrimiento tan trascendental estaba reservado, para más tarde, a uno de los hombres que formaban parte de la expedición: aquel hidalgo extremeño, llamado Núñez de Balboa, a quien Bastidas había dejado embarcar acaso conmovido por su pobreza.

Metió Juan de la Cosa las carabelas en la Culata del Urabá, que los exploradores reconocieron detenidamente, desembarcando varias veces, para después doblar la punta del Tiburón y seguir costeando por noroeste — dice Navarrete — “obra de cincuenta y ocho leguas, hasta el cabo de San Blás”, desde donde, “andadas otras diez leguas en derechura al poniente, terminaron su descubrimiento por los 10 grados de altura en el puerto del Retrete, o de Escribanos, y el del Nombre de Dios”.

El mismo Navarrete, que escribe en este punto el elogio de Bastidas, inspirándose en Fray Bartolomé de las Casas, continúa diciendo: “En diversas partes contrató con los naturales, rescatando algunas perlas y cantidad de oro, sin que conste haber hecho ni recibido agravio, si no fué coger y llevar para muestra ciertos indios morenos y desnudos, como todos los otros, así de las islas como de Tierra Firme, que traían encubiertas sus vergüenzas con cañutos de oro en forma o figura de embudos. No se manifestó entonces lo belicoso y fiero de los habitantes de aquel distrito, acaso porque no se les dió motivos de temor o desconfianza. Efecto fué de la bondad de Bastidas, como de la pericia de su principal piloto Juan de la Cosa, el feliz progreso de la navegación, aunque al fin se desgració el viaje por una novedad imprevista.”

Eran los viajes de exploración demasiado atrevidos para terminar felizmente. Y en un mundo desconocido se presentaban de continuo contrariedades que escapaban a toda previsión. Había esta vez aparecido un enemigo minúsculo, pero terrible, para los barcos de madera. Un gusano de mar, o pulpo extraordinariamente pequeño, que los marineros llaman *broma*, muy propagado en los Trópicos, atacaba las naves exploradoras, por debajo de la línea de flotación, sin que la experiencia de Juan de la Cosa hubiera podido prevenirlo. Cuando se advirtió el peligro ya el daño no

tenía remedio. La broma se introduce, perforándola, en la madera sumergida, donde excava cuevas y galerías profundas, y así destruye la tablazón de los barcos. La Cosa y Bastidas se encontraron de la noche a la mañana con que el fondo de sus carabelas estaba hecho una criba en ciertos puntos, mientras en otros cedía la madera carcomida a la menor presión, como si tuviera la flexibilidad de la esponja.

Con mil apuros y pensando llegar tan sólo a Jamaica, donde podrían intentar una reparación más seria, los españoles calafatearon provisionalmente sus bajeles. Después, arrostrando el riesgo de irse a fondo con sus cascarones inundados, fueron a buscar la isla donde habían puesto su esperanza.

El establecimiento español de Jamaica, de fundación reciente, no pudo ofrecer a La Cosa y Bastidas los medios que necesitaban para salir de su angustia. Apenas si pudieron hacer allí otra cosa que tomar refrescos. Ahora deseaban pasarse a la Española. Lo intentaron. Temían irse a pique cada vez que sentían crujir las naves, que era continuamente. Fondearon en una isleta que les permitiría echar a los fondos deteriorados otro mal remiendo y se pasaron muchos días trabajando en este menester con admirable ardor.

Cuando les pareció que los barcos quedaban en estado de afrontar una travesía larga y peligrosa, decidieron volverse a España. No podían hacer otra cosa, porque se necesitaban navíos más seguros para continuar los descubrimientos. Debían emprender también el regreso para escapar del enemigo que les perseguía implacable por aquellas aguas. Cruzar el Océano con los fondos agujereados no dejaba, sin embargo, de ser una temeridad; pero todo su viaje había sido una cadena de temeridades.

Les engañó su arrojo. Pocas leguas llevaban andadas, camino de la patria, cuando se dieron cuenta de su precaria situación. Las naos daban señales inequívocas de haber llegado al límite de su resistencia. Además, el mar se les ponía en contra. Se desencadenó un temporal imponente. Las averías mal reparadas se reprodujeron. Y ya se daban por perdidos cuando avistaron un cabo que les brindaba refugio. Allí tuvieron que permanecer un mes largo, haciendo lo imposible por mantener a flote los bajeles, que materialmente se caían a pedazos.

Esta era la triste realidad. Pero en aquel cabo, que llamaban de la Canonjía — ¡ironías de la suerte! — no podían quedarse por tiempo indefinido, viendo como se iban pudriendo sus naves poco a poco. Debía Bastidas haber dado conocimiento de sus desgracias al Gobernador de la Española, porque esta era su obligación. No lo hizo o no llegó el mensaje a su destino. Impaciente y atribulado, el escribano de Sevilla quiso de nuevo hacerse a la mar tan pronto como el tiempo empezó a serenarse. Pero estaba de Dios que los barcos no regresaran a España. Nuevas y más recias borrascas les hicieron retroceder otra vez, ahora hasta Puerto Príncipe, donde al fin se hundieron.

Su pérdida fué tanto más dolorosa, para Bastidas y sus compañeros, por cuanto llevaban un cargamento cuyo valor se calculaba en cinco millones de maravedises. Se componía en su mayor parte de palo tintóreo y maderas finas. Los indios traídos de Tierra Firme se ahogaron todos y algunos españoles corrieron la misma suerte. Perdiéronse, además, las ropas y muchas armas, que fueron destruídas para que no cayeran en poder de los naturales del país.

Algo pudo ser salvado en medio de tanto infortunio, como oro, perlas y algunas piedras de valor, si bien aquella sucesión de calamidades, que habían llegado encabalgadas, iba todavía a continuar.

No les quedaba a los náufragos otro recurso, después de perdidos sus barcos, que atravesar a pie la Española desde Puerto Príncipe, o Jaragua, como se llamaba entonces, hasta Santo Domingo. Con el naufragio se habían perdido todas las provisiones de boca guardadas en los navíos, y el país no daba frutos en abundancia. El problema del sustento, mientras durase su caminata a través de bosques y montañas, inquietaba a Bastidas y sus compañeros. ¿Qué iban a comer? Caza no la encontrarían en todo el trayecto, según les dijeron los indios que se prestaban a servirles de guías. Y el viaje era largo de muchas jornadas.

Decidieron dividirse en tres grupos y seguir caminos distintos. Se establecía de este modo un sistema de economía. Siendo pocos los frutos que daba el país, cada grupo los buscaría por diferentes parajes, y así entrarían menos bocas en el reparto. La necesidad obliga al hombre a ser calculador y precavido. El sistema dió un

resultado satisfactorio, aunque no les librara del hambre; pero se trataba solamente de poder sostenerse, mal que bien, hasta llegar al término de un viaje para el cual se requerían buenas piernas y una naturaleza resistente.

En Santo Domingo, un Gobernador excesivamente celoso de su ínsula hizo prender a Bastidas, acusado de haber hecho rescates con los indios de la Española. Era una imputación injusta. Los náufragos, para pagar de algún modo los buenos servicios de los indígenas, que les enseñaron el camino y les procuraron alimento, habíanles regalado prendas de ropa y algunas bujerías, sin obtener nada en cambio. Lo demostraron así con pruebas concluyentes y testigos irrecusables. Pero el Gobernador, mal aconsejado por algunos envidiosos que suponían a Bastidas en posesión de un tesoro, sentenció en firme y envió el pleito a España, donde no pudo prosperar.

No solamente sería el sevillano absuelto de todo cargo, sino premiado además por sus descubrimientos. Se le concedió una pensión vitalicia, aunque, por el momento, se quedaría en nominal, por estar basada en el rendimiento que dieran las tierras por él descubiertas. Era la regla observada en pensiones concedidas a los descubridores. También a Juan de la Cosa se le otorgaba idéntica merced, junto con el título de Alguacil mayor para las provincias del golfo de Urabá cuando se organizara su gobierno.

Bastidas, Juan de la Cosa y sus compañeros, que tantos trabajos y calamidades habían sufrido en un viaje que duró cerca de dos años, desembarcaron en Cádiz en el mes de septiembre de 1503.





IV

DESENLACE TRÁGICO

CONTINUABA el pleito entre castellanos y portugueses por la invasión recíproca de sus respectivos dominios, y era Portugal el que con más frecuencia, olvidando la palabra empeñada, rebasaba los límites de su hemisferio.

¡Tanto como había por descubrir y aún se estorbaban los dos únicos pueblos metidos plenamente en la gran obra de los descubrimientos!

Por supuesto que las intromisiones eran de iniciativa particular. Los navegantes lanzados a buscar un provecho pingüe en países ignotos, lo tomaban de dondequiera lo encontrasen, entendiendo que la cuestión de límites, en un mundo que estaba naciendo, debía tener una cierta elasticidad. Pero es el caso que la Corona portuguesa estimulaba los desafueros de sus marinos, defendiéndoles apasionadamente hasta cuando se les cogía en flagrante extralimitación. Este proceder, fruto natural de una rivalidad puntillosa, no sólo permitía que los navegantes portugueses se despreocuparan de las consecuencias de sus excesos, sino que al mismo tiempo encendían el celo de los españoles, siempre dispuestos a las represalias.

Después del regreso de su expedición con Rodrigo de Bastidas, Juan de la Cosa fué comisionado por la Reina Isabel para ir a Lisboa, donde debía reclamar ante el monarca lusitano por la presencia de barcos suyos, o de sus súbditos, en las costas de Paria. Parece ser que los portugueses embarcaban indios en dichas costas para después venderlos como esclavos.

Al de Santoña no le acompañó la fortuna en el desempeño de una misión en la cual habría fracasado igualmente el más hábil diplomático. El Rey de Portugal no le dió tiempo ni para explicarse. Apenas hubo advertido que se trataba de una reclamación por supuestas usurpaciones, no quiso saber más. En este punto era inabordable. La Cosa insistiría, declarando que había él mismo sorprendido el tráfico de los portugueses en dominios de España, y entonces el soberano, en un acto de fuerza, le hizo salir custodiado de palacio, poniendo de este modo punto redondo a una negociación imposible.

No estuvo preso el piloto mucho tiempo, porque su detención, atropello ocasionado a provocar nuevas reclamaciones por parte de los Reyes Católicos, no demostraba nada y comprometía mucho. Pero el desgraciado viaje de La Cosa a Lisboa sirvió solamente para poner en evidencia el estado de irritación en que se encontraba la pugna entre los dos pueblos descubridores.

De nuevo en la corte de los Reyes Católicos, que a la sazón se encontraban en Segovia, el piloto santanderino enseñó a la Reina Isabel los mapas hechos por él de la parte descubierta de Tierra Firme, donde estaban indicados los lugares donde los portugueses habían estado embarcando esclavos. La Reina estudió los mapas y escuchó las explicaciones del autor de los mismos con la mayor atención. Resultado de esta conferencia fué que, un año más tarde, se encomendara a Juan de la Cosa la vigilancia de los dominios españoles en el Nuevo Mundo, con cuatro naves armadas que se pusieron bajo su mando.

Este empleo le duró al cántabro desde 1504 a 1507. No era el que más convenía a sus aptitudes, porque mayor rendimiento habrían dado su saber y su arrojo en los viajes de exploración; pero aquellos tres años de actividad policíaca no los desaprovechó el gran marino. Las costas que debía guardar de las asechanzas portuguesas fueron por él reseguídas y estudiadas al detallé, levan-

tando de las mismas varios mapas. Estudió también las costumbres de los indios, con quienes comerciaba de paso, y debió obtener de este comercio grandes beneficios, pues, a su regreso a España, entregó al tesorero general Martienza la quinta parte de los mismos, que correspondía a la Corona, y sumaba la respetable cantidad de 50.000 maravedises. Este es un dato por el cual se demuestran su probidad y su sentido práctico. Se juntaban, pues, en Juan de la Cosa cualidades que muy raras veces se encuentran reunidas en un solo individuo: talento, inclinación al estudio, amor al trabajo y a su profesión, un valor consciente y sereno para afrontar el peligro cuando fuera necesario, dominio de sí mismo, moderación en los negocios, conocimiento de los hombres y una honradez sin tacha. En la corte no pasaron inadvertidas tan excelentes prendas personales, que se acompañaban de relevantes servicios, por lo que le fué concedida una nueva pensión y se le confió la vigilancia de las costas españolas, desde San Vicente a Cádiz.

Todavía hizo un nuevo viaje al Nuevo Mundo, otra vez unido a Bastidas, que parece fué preparado con un fin exclusivamente comercial, dada la modestia de los medios empleados y visto el itinerario recorrido. No menos de 300.000 maravedises fueron el producto de este nuevo traslado a las Indias, que empezaban a serle familiares.

Su afición a las tierras por él descubiertas le haría olvidarse del propio bienestar. Ya era rico y, además, famoso. Se le estimaba en la corte. Como obtuvo recompensas pecuniarias y empleos, pudo obtener igualmente honores para vivir en España como un gran señor. Prefirió que la Reina doña Juana le confirmara el nombramiento de Alguacil mayor del Urabá, porque esto le daba un pretexto para cruzar de nuevo los mares. Sería su último viaje.

Es de creer que, al emprenderlo, pensaba ya Juan de la Cosa en servirse de Alonso de Ojeda, que se encontraba en la Española, para realizar juntos la penetración de Tierra Firme, en algunos puntos comprendidos entre el cabo de la Vela y el golfo de Urabá, o Darien, es decir, en la costa atlántica de la Colombia actual. Seguramente contaría con la colaboración de su antiguo compañero, pues él mismo le llevó su nombramiento de gobernador del Urabá, que le había negociado junto con el obispo Fonseca. Además, dicho

nombramiento, conferido por la Reina Juana con fecha 9 de junio de 1508, determinaba que el piloto de Santoña sería forzosamente el lugarteniente de Ojeda, condición demostrativa de que en los planes de Juan de la Cosa tenía Ojeda lugar preferente.

Era natural que la gobernación de los nuevos dominios se reservara a los hombres de guerra, no a los marinos. No se había hecho nada más que descubrir y era ya llegada la hora de conquistar. La conquista sólo podían realizarla los capitanes de relevantes virtudes militares.

En este aspecto, Alonso de Ojeda era el hombre que se necesitaba por su valor insuperable, su astucia y su conocimiento de las tierras indianas.

Después de los descubrimientos hechos, con Juan de la Cosa y Américo Vespucio, desde la Guayana a Maracaibo, Ojeda había estado dos veces más en Tierra Firme, habiendo reconocido la Margarita y toda la costa fronteriza de esta isla hasta Coro, Coquibacoa, Curazao y Bahía Honda. El último de estos viajes se desgració, sin embargo, a causa de una reyerta tenida con sus socios García Vergara y Juan de Ocampo, quienes se llevaron al capitán preso a Santo Domingo, aunque parece que había más parte de culpa en los acusadores que en el acusado.

El gran defecto de Ojeda era su carácter fácilmente irritable, que le empujaba fatalmente a la pendencia. Ya desde muy joven, siendo paje del duque de Medinaceli, anduvo constantemente, según dice el Padre Las Casas, que le conoció, "en ruidos y desafíos" y "él siempre era el primero que había de hacer sangre dondequiera oviese guerra o rencilla".

En la corte de la Reina Isabel había sido uno de los donceles más halagados y, por consiguiente, engreídos, haciéndose admirar por su ingenio, por su agilidad en los ejercicios de fuerza y destreza, por su valor temerario y también por sus perfecciones físicas. Aunque pequeño de cuerpo, estaba muy bien proporcionado y su constitución era la de un hombre fuerte. Tenía, además, para completar su atracción personal, unas facciones agraciadas, unos grandes ojos negros y una sonrisa seductora.

Con todo, en sus andanzas por el Nuevo Mundo, donde las costumbres eran muy otras que las cortesanas, anduvo siempre enredado en pleitos y perseguido de acreedores y enemigos.

Cuando Juan de la Cosa llegó a Santo Domingo, trayéndole el nombramiento de Gobernador del Urabá, Ojeda se encontraba sin blanca y abrumado por las deudas. Pero los despachos reales que le conferían el gobierno de una provincia le abrieron un nuevo crédito. La Cosa puso desde luego a su disposición la nao en que había hecho la travesía y otros amigos aportaron embarcaciones menores, dos bergantines. Otra nave le fué ofrecida por el bachiller Martín Fernández de Enciso. Y con el dinero de todos juntos se compraron bastimentos y armas.

Surgió entonces una desavenencia entre Ojeda y Diego de Nicuesa, otro capitán nombrado también Gobernador, que iba a ser su vecino. Con Ojeda siempre era fácil reñir. Había motivado la discordia una discrepancia de opiniones al fijar los límites territoriales de las dos provincias. Se le señalaba a Ojeda su dominio desde el cabo de la Vela hasta la mitad del golfo de Urabá, llamándose toda esta región Nueva Andalucía, y a Nicuesa le correspondía gobernar la que nombraban Castilla del Oro, comprendida en la mitad occidental del golfo y tierras extendidas hasta el cabo de Gracias a Dios, es decir, todas las que forman hoy Panamá, Costa Rica y Nicaragua. El origen de la disputa estaba en la línea divisoria, indeterminada en los despachos reales, que había de separar ambas demarcaciones.

No es posible precisar cuál de los dos Gobernadores propuso que interviniera Juan de la Cosa en el pleito y lo fallara con sentencia arbitral. Pero la proposición fué aceptada por las dos partes. Como árbitro, decidió el cántabro que la línea divisoria sería el curso del río Grande del Darien, y así terminó una disputa que amenazaba con tener un mal desenlace.

No había todavía en Tierra Firme ningún establecimiento español. Ojeda y Nicuesa iban a intentar introducirse en el continente, fundando en él las primeras colonias. Embarcó Ojeda trescientos hombres y doce yeguas en sus cuatro naves; pero el otro Gobernador disponía de más barcos y más gente y pudo asimismo llevarse un mayor número de caballos. Otra expedición preparaba al mismo tiempo Juan de Esquivel para poblar la Jamaica. Las tres salieron de Santo Domingo casi al mismo tiempo, siendo Ojeda y La Cosa quienes llevaron la suya por delante. Esto ocurría en noviembre de 1509.

Se fueron en derechura al puerto de Cartagena, adonde llegaron después de cinco días de navegación; pero no pudieron desembarcar. Los indios, sin duda desagradados por anteriores visitas de los españoles, se mostraban muy fieros, dando claras señales de que estaban dispuestos a rechazar la invasión.

Otro que no hubiese sido Alonso de Ojeda, atento a no crearse dificultades desde el primer momento, habría buscado un lugar cuyos habitantes fueran más propicios a la convivencia, dejando la conquista del puerto de Cartagena para cuando, ya organizado su gobierno en el país, dispusiera de mayores seguridades. Desde el cabo de la Vela al río Grande del Darien, los dos extremos del territorio que le había sido asignado, había muchas leguas de costa y puertos sobrados para hacer el primer desembarque sin contra-tiempo. No todos los indios se mostraban hostiles a los españoles. ¿Por qué no buscar la compañía de los más pacíficos?

Juan de la Cosa, siempre equilibrado y prudente, aconsejó al fogoso capitán que aplazara el castigo de los rebeldes, visto que en Cartagena tendrían que reñir una muy dura batalla, y entre tanto podrían establecerse más abajo o más arriba, porque tierras ricas y gentes de condición apacible no faltaban.

Ojeda, sin embargo, era de esos hombres a quienes excita toda oposición encontrada en su camino. Habíasele metido entre ceja y ceja sentar sus reales en Cartagena y haría la guerra a los indios hostiles costara lo que costara. La lucha era para él un juego; nunca encontró diversión que más se acomodara a su gusto y en todo instante le pedía el cuerpo la agitación de un combate. Había intervenido en más de cien y no recordaba haber salido de ninguno ni con un insignificante arañazo. Aunque, como capitán, haciendo a un lado sus ímpetus de guerrero temperamental, debía pensar en la vida de sus soldados para no exponerla sin necesidad.

Desembarcó Ojeda el primero. Era su propósito castigar duramente a los rebeldes y mandar como esclavos a Santo Domingo los que sobrevivieran a la batalla. Con esta idea clavada en el pensamiento, dejó al de Santoña con la palabra en la boca y tomó tierra seguido de sus hombres.

Alboreaba el día cuando empezó el ataque del caserío más próximo. Sorprendidos los indios en lo mejor de su sueño, no dejaron por esto de organizarse para la defensa y se batieron como

bravos. Pero las armas eran muy desiguales, llevando en esto mucha ventaja los nuestros. Las espadas toledanas atravesaban los débiles escudos de los indígenas como si hubieran sido de papel. Y después de atravesar los escudos, se clavaban en la carne. Acuchillados sin compasión, los tristes defensores del puerto de Cartagena caían en racimos. Fueron incendiadas sus chozas, estando algunas llenas de combatientes, y Ojeda iba siempre delante, excitando al exterminio. Por fin los indios tuvieron que reconocer su inferioridad y darse por vencidos. Unos escaparon, otros quedaron prisioneros; pero los muertos y heridos eran muchos más.

Conseguida esta victoria, Ojeda no se dió por satisfecho. Quiso perseguir a los que huían. Se internó en la tierra más de cuatro leguas, hasta llegar a otro caserío que había sido abandonado por sus moradores. Hasta allí debían haber llegado noticias del huracán castellano.

Creyó entonces el capitán vencedor que ya nada debía temer de los rebeldes, aterrorizados después de tan duro escarmiento. Seguramente estarían escondidos en los bosques y evitarían en lo sucesivo encontrarse con un español. Esta confianza, demasiado prematura, dió motivo a una nueva imprudencia. Los vencedores se consideraban ya en posesión de todo el país o poco menos. Y como se habían internado mucho y les excitaba el afán de botín, se repartieron en varios grupos, cada uno de los cuales siguió un camino distinto para ver si encontraban algo de valor.

Fué su perdición. Cogidos así descuidados, errantes, dispersos, el enemigo podía caer sobre ellos con una irresistible superioridad numérica, y tomar la revancha. Esta vez los indios no dormían; vigilaban. Y supieron aprovecharse de la ocasión que la confianza de los nuestros les brindaba. A centenares, a miles salieron de sus guaridas para envolver a los soldados de Ojeda, a quienes no quedaba otra cosa que hacer que morir matando. Batiéronse como leones, aunque de poco había de valerles su ardor combativo. Estaban en una desproporción de quince o veinte por uno.

Andaba Juan de la Cosa metido en aquel desesperado batallar, porque fué de los que siguieron al Gobernador cuando éste inició el desembarque. No quería el cántabro que sus prudentes consejos se interpretaran como temeroso retraimiento ante el peligro, y se lanzó al combate entre los primeros. Después, al producirse la

sorpresa que había de coger a los españoles desperdigados, La Cosa se encontró en el grupo que acompañaba a Ojeda, grupo que hubo de ser también dividido por efecto de la embestida de los salvajes.

Aunque ya no había grupos. En todas partes los nuestros luchaban individualmente, rodeados de una nube de enemigos que les aislaba, haciéndoles imposible restablecer el contacto con sus compañeros. De este modo iban cayendo todos con la cabeza machacada por los golpes de clava o el cuerpo desgarrado por las flechas y las lanzas.

Ojeda con otros seis o siete castellanos, se había situado detrás de un palenque, que formaban varios árboles derribados, y se defendían con su brío acostumbrado. Pero una multitud de indios estaba a punto de completar el cerco y su perdición parecía inminente. Juan de la Cosa, que aún conservaba a su lado otra media docena de soldados, corrió en socorro del capitán, al objeto de proteger su retirada. Entonces Ojeda quiso abrirse paso, él solo, entre un enjambre de flecheros para llegar al puerto, donde estaba esperando el resto de su fuerza. ¿Lo conseguiría? Y si lo consiguiera, ¿de qué le iba a servir? Cuando regresara con sus refuerzos ya no quedaría vivo ni uno solo de los españoles que estaban sitiados. La distancia hasta el puerto era de cuatro leguas.

Pero el capitán castellano no pensaba sino en vengarse de aquella emboscada. La muerte de sus compañeros era inevitable, tanto si él se quedaba, para morir también, como si conseguía romper el cerco. Perdidos los hombres que se habían internado en la tierra, lo que ahora importaba era prevenir a los que estaban junto al mar, porque podían perderse todos, y con ellos las naves.

Confiado en su ligereza, que era extraordinaria, Ojeda saltó fuera del palenque para en seguida emprender una carrera de bólido. "Atravesó por medio de los indios que parecía que volaba."

Juan de la Cosa entretanto seguía peleando sin ninguna esperanza de salvación. Se trataba tan sólo de vender cara la vida. Los salvajes, dándose cuenta de su ventaja, acentuaban por momentos su presión y era tal su ferocidad que parecían dirigidos por el mismo demonio. Remataban a los heridos apenas los veían rodar por el suelo. Y aún se les podía agradecer que lo hicieran así, por-

que estando sus flechas emponzoñadas, la muerte inmediata libraba al menos a sus víctimas de una agonía horrible.

Hubo un instante en que La Cosa, echando una rápida ojeada a su alrededor, pudo advertir que ya solamente se mantenían en pie él y otro español que se batía a su espalda. La lucha desesperada tocaba, pues, a su fin. El mismo griterío de los energúmenos lanzados en tromba contra los dos únicos supervivientes del desastre, era anuncio de la victoria del enemigo. Momentos después, caía el valiente piloto de Santoña para no levantarse más. Para él todo había terminado.

Los españoles que esperaban junto a los navíos, presintiendo la catástrofe, habíanse embarcado en los botes para recorrer la costa por donde suponían que estaría Ojeda con sus infortunados compañeros. Tomaron tierra en distintos puntos y buscaron aquí y allá, a ver si aparecía alguno de aquellos a quienes ya daban por perdidos, en consideración al tiempo transcurrido desde su partida. Por fin, después de andar buscando inútilmente varios días, encontraron a Ojeda caído en unos manglares, todavía vivo, aunque exánime. Continuaba empuñando la espada, estaba de bruces y tenía la espalda cubierta por la rodela, donde se podían contar los impactos de más de trescientos flechazos. No presentaba su cuerpo, sin embargo, ninguna herida mortal. Su desfallecimiento debía ser seguramente a la fatiga y al hambre.

En efecto, luego que le hicieron tomar alimento, fué recobrándose poco a poco y pudo referir al detalle todo lo sucedido. Su gran preocupación era ahora que al llegar Diego de Nicuesa, con quien debía encontrarse, porque así lo habían convenido, le sorprendería en situación lastimosa, derrotado y casi impotente. Abrigaba el temor de que Nicuesa, resentido a causa de las diferencias que tuvieron en Santo Domingo, aprovechara la ocasión para vengarse.

Pero estos celos eran absurdos; no tenían motivo donde fundarse razonablemente. Desmoralizado por efecto de su derrota, el Gobernador descalabrado se creía perseguido hasta de sus mismos compatriotas.

Nicuesa llegó al puerto de Cartagena y se comportó como podía esperarse de un caballero español. Enterado de la desgracia que affigia a su antiguo querellante, le ofreció todas sus fuerzas, hombres

y caballos, para vengar la muerte de los compañeros sacrificados y él mismo se dispuso a tomar parte activa en la represión. Resentimiento no alimentaba ninguno. Quería solamente ponerse a buscar en seguida a Juan de la Cosa por si acaso se hallase todavía con vida.

Cuatrocientos hombres, veinticinco o treinta montados en fogosos corceles, emprendieron la marcha hacia los lugares que habían sido teatro del desastre de Ojeda. ¡Cara iban a pagar los indios su efímera victoria! La persecución fué implacable y la matanza de salvajes no terminó sino hasta desaparecer el último de los que habían ofrecido resistencia. Todas las viviendas de los poblados encontrados por los españoles quedaron convertidas en humeantes braseros.

Esta vez los indios, presa del pánico, apenas habían intentado defenderse. Creían haber acabado con los invasores y ahora les envolvía una nueva avalancha de aquellos hombres pálidos cuyas espadas mataban como el rayo. Además, era la primera vez que los indígenas veían caballos. El caballo, por su impetuosa fogosidad, así como por serles un animal desconocido, irresistible en las cargas, les empavorecía. No sabían distinguir al jinete de su balgadura, confundiéndoles con un solo ser, tal como si se hubiesen encontrado ante verdaderos centauros. De este modo, si el bruto sufría una caída y el caballero se desmontaba, al ver que hombre y bestia, no obstante el quedar separados, podían seguir moviéndose con independencia el uno del otro, los indios, ya en el paroxismo de su espanto, llegaban a perder el sentido.

El caballo estaba destinado a desempeñar un papel principal en la conquista de las tierras descubiertas. Como su descubrimiento no se habría podido hacer sin barcos, su exploración interior y las guerras con las cuales se iba a sojuzgar a las razas aborígenes requerirían el concurso insustituible de los caballos, siendo sus herraduras las que dejarían impreso en la tierra conquistada el sello de la dominación.

No les fué difícil a los hombres de Ojeda y Nicuesa, una vez ganada la batalla, encontrar el cuerpo de Juan de la Cosa. Lo hallaron atado a un árbol, desgarrado, hinchado, disforme y "hecho un erizo de saetas".

Se conserva en nuestros días de Juan de la Cosa una carta de marear, o mapamundi, que es un verdadero monumento geográfico. En él figuran las partes conocidas, en los albores del siglo XVI, de Europa, Asia, África y América. Fué dibujado por el cartógrafo de Santoña en una hoja grande de pergamino y está iluminado artísticamente. Ostenta una leyenda que dice así: "Juan de la Cosa lo hizo en el Puerto de Santa María en el año de 1500."

Si, como afirma la leyenda, fué compuesto el mapamundi en el año de 1500, su autor debió introducir más tarde en el mismo importantes correcciones; pues por aquel tiempo los descubrimientos del continente, en la América central, no pasaban del cabo de la Vela. En el mapa de La Cosa aparecen ya la Goajira, la costa de Santa Marta, Urabá y el río Grande del Darien, que no eran conocidos antes de 1502.

No hay ningún otro mapa de América que alcance esta antigüedad, como en su tiempo hizo observar el barón de Humboldt. Los más antiguos datan de 1527-1529 y se conservan en la biblioteca del duque de Sajonia Weimar.

El pergamino original de Juan de la Cosa, del que se han hecho innumerables reproducciones, anduvo rodando por el extranjero; pero logró España rescatarlo, por un precio módico con relación a su valor, a mediados del siglo XIX.





JUAN DÍAZ DE SOLÍS

I

LA SOMBRA DEL CORSARIO

EN 1514, año en que Juan Díaz de Solís iba a emprender el viaje que le señalaría un puesto en la historia, los españoles no tan sólo se habían establecido sólidamente en Cuba, la Española y Puerto Rico, puntos de irradiación donde se preparaban nuevas expediciones para continuar explorando las costas del continente, sino que afirmaban ya su planta en el continente mismo, en la parte más angosta del istmo de Panamá, que entonces llamaban el Darien. Es más: Vasco Núñez de Balboa, aquel hidalguelo extremeño que había acompañado a Bastidas y La Cosa en el viaje que dió por resultado el descubrimiento de toda la costa atlántica de Colombia, acababa de atravesar con un puñado de hombres la estrecha lengua de tierra que establece la conexión entre las dos grandes masas continentales del norte y del sur.

Con este descubrimiento trascendental, que confirmaba la existencia de otro mar presentido y afanosamente buscado, contra teorías absurdas de Cristóbal Colón, que creía haber llegado a las

Indias orientales, la concepción geográfica que se tuvo del universo empezó a corresponder a la realidad.

Lo ocurrido era, sin embargo, lo que fatalmente tenía que ocurrir dada la dirección que tomaron desde un principio las exploraciones. Desde el primer viaje colombino los españoles habían descubierto las islas de Cuba y Haití, las mayores de las Antillas, y era natural que en sucesivos viajes recorrieran sus alrededores. Su campo de acción, por decirlo así, era el mar Caribe. Reconocidos todos sus archipiélagos, el punto del continente adonde tendrían que tocar, más e menos tarde, sería un punto próximo a sus primeras colonias, un punto de Tierra Firme en su parte central.

Colón no llegó al continente hasta su tercer viaje, surgiendo ante el delta del Orinoco, para luego subir hasta el golfo de Paria. Una expedición posterior le llevó a la costa de los Mosquitos, que llamó Veragua, más a occidente. Entre estos dos puntos está el cabo de la Vela, descubierto por Juan de la Cosa y Alonso de Ojeda en 1499.

Se acusaba, es cierto, una tendencia a explorar por el sur. Si Colón tropezó con el continente en el Orinoco, La Cosa y Ojeda bajaron mucho más, pues empezaría su exploración en la Guayana, aunque con rumbo ascendente. Quienes se sintieron siempre atraídos por el sur fueron Vicente Yáñez Pinzón y Diego de Lepe, descubridores del Brasil; pero, encontrado el camino más corto para llegar a Tierra Firme, era natural que los exploradores desarrollaran sus actividades dentro del mar de las Antillas. Así se suceden los descubrimientos en la parte central del continente, de Ojeda y La Cosa en 1499; de Pedro Alonso Niño y Cristóbal Guerra en el mismo año; de La Cosa y Bastidas en 1501; de Colón en 1502; de Ojeda, en su segundo viaje, también en 1502; de Pinzón y Solís en 1506, y otros muchos.

Desde Cuba y la Española, la nación descubridora proyectaba sus barcos, sin saberlo, sobre la parte más estrecha de la masa continental, allí donde ésta, como batida por los dos Océanos, parece como que ha de partirse, dando lugar a que los mares se junten.

Ello no quiere significar que se despreciaran los extremos. Ya se ha dicho hasta dónde llegaron por el sur Vicente Yáñez y Diego de Lepe; por el norte, Juan Ponce de León había descubierto la

Florida y se enviaban expediciones a Terranova, donde el veneciano Juan Cabot, al servicio de Enrique VII de Inglaterra, hubo de arribar ya en 1496. Verdad es que el interés demostrado por Terranova, más que al deseo de explorar obedecía a la codicia despertada por la pesca del bacalao, en la que se ocupaban, desde 1504, vizcaínos, normandos y bretones con escándalo de los mercaderes de Brístol, a quienes el soberano británico tenía concedido privilegio para la explotación de aquella industria. España envió dos expediciones a reconocer las costas de Terranova, una que mandaba Juan Dorvelos y otra dirigida por el leridano Juan de Agramonte, aunque parece que se perdieron las dos.

No se olvidaban ni el norte ni el sur, pero atraía sobre todo el centro por hallarse en la misma latitud de las islas donde España había instalado su cuartel general. Y dirigiendo sobre el centro la mayor parte de su atención y de su fuerza, es decir, encaminando con esta dirección casi todas sus energías, era fatal que se había de descubrir el otro mar, por ser en este punto donde la tierra se estrechaba hasta parecer como un puente tendido entre dos continentes. No se llegaría a descubrir el Pacífico por intuición, sino por las circunstancias geográficas del lugar donde los españoles habían establecido su base de operaciones. Una vez llegaron Bastidas y La Cosa al golfo de Urabá, que les ponía en contacto con los habitantes de la parte más estrecha del istmo, el descubrimiento del mar que conducía a las Indias tan deseadas se iba a producir por el lógico desarrollo de los acontecimientos.

De Vasco Núñez de Balboa se dice que había embarcado en la Española, oculto en una barrica, para escapar a la persecución de sus acreedores, que no le daban respiro. Desafortunado en sus empresas, pobre y perseguido, lo mismo le daba ir a una parte que a otra: no pretendía sino salir de Santo Domingo y entregarse a su suerte. Embarcó en una nave del bachiller Fernández de Enciso, que le llevó al Darien, y allí oyó hablar a los indios de otro mar que estaba detrás de las montañas. Al frente de ciento noventa españoles, entre los que se contaba Francisco Pizarro, futuro conquistador del Perú, atravesó la alta sierra por entre selvas impenetrables y lagunas pobladas de saurios enormes, siempre en lucha con las fieras y con tribus igualmente terribles, y después de andar veinticinco días venciendo obstáculos y desafiando

do a la misma muerte, vieron por fin sus ojos la inmensa llanura azul con cuyo descubrimiento se abrían todos los caminos del mundo. Este fausto suceso advino en 1513.

Ahora bien: si antes de haber descubierto Balboa el llamado mar del Sur, ya se estaba buscando un estrecho que comunicara con él, después de su descubrimiento habíase de sentir más que nunca la necesidad de un paso entre los dos Océanos. Sería el camino de Oriente para los españoles, y los productos de Oriente estaban enriqueciendo a Portugal como antes habían enriquecido a distintos estados de Italia, especialmente a Venecia. Portugal y España rivalizaban en la navegación no sólo por afán de gloria, sino pensando en sus respectivos intereses comerciales.

El famoso estrecho no encontrado hasta entonces había sido ya una preocupación colombina. Según iban adelantando los conocimientos hidrográficos de las costas de Tierra Firme, Colón hubo de concebir la idea del estrecho, que él mismo empezaría a buscar. ¿Pero no creía Colón haber llegado al continente asiático? Lo creía, en efecto. Fernández de Navarrete explica el caso del siguiente modo: "Tantas relaciones y noticias combinadas con lo que había observado en su viaje a Paria, hicieron creer al Almirante que la Tierra Firme se extendía muy al occidente, formando la costa meridional de Cuba parte del continente asiático, y que las corrientes que se notaban en la mar de los Caribes provenían de alguna angostura que debía haber entre estas tierras. De aquí infería la existencia de un estrecho que comunicase con el mar de la India y facilitase el comercio de los españoles por otra vía que la descubierta recientemente por los portugueses; y en estas ilusiones de su imaginación veía el glorioso término de sus primitivos planes y proyectos y la recompensa de sus continuos afanes y trabajos. Así lo propuso a los Reyes antes de emprender su cuarto y último viaje en 1502, creyendo hallar el estrecho hacia el puerto del Retrete, junto al cabo de Nombre de Dios. Para esto siguió costeano desde los puertos de Trujillo y Nicaragua hasta Veragua, reconociendo prolijamente todas las ensenadas, entradas y salidas de las tierras, lo cual le proporcionó el descubrimiento de la bahía del Almirante, la boca del Toro y otros surgideros, hasta donde llegaron en sus viajes Ojeda y Bastidas, de cuyas relaciones estaba muy enterado y convencido por ellas de no existir el

paso que buscaba en toda la costa de Tierra Firme reconocida hasta entonces. Pero como siempre se mantuvo en la firme creencia de que era aquel el continente de la India oriental, deducía de las ideas e indicios que los indios le daban del país de Ciguare y de haber en el interior pueblos más civilizados, que debía ser alguna provincia del Gran Kan, casi toda circundada de mar, en forma de península, distante diez jornadas del río Ganges, y cuya situación, con respecto a Veragua, era como la de Tortosa con Fuenterrabía en España, o como la de Pisa con Venecia en Italia.”

La preocupación del genovés, con respecto al estrecho, hubo de generalizarse, interesando a los Reyes de tal modo que no parecía sino que ningún beneficio iba a reportarles el descubrimiento del Nuevo Mundo si no se encontraba un paso entre los dos mares.

En 1514 persistía el mismo empeño, acrecentado después que Balboa hubo cruzado el istmō. Encontrar el estrecho, si lo había, significaba para España una ventura como la representó para Portugal que Vasco de Gama hubiera doblado el cabo de Buena Esperanza y llegado a Calicut.

¿Quién sería el Vasco de Gama español? Se pensó en Juan Díaz de Solís, natural de Lebrija, viejo lobo de mar en torno de cuya vida se había forjado una leyenda.

A Juan Díaz de Solís ya hemos tenido la oportunidad de presentarle a nuestros lectores con motivo de sus viajes con Vicente Yáñez Pinzón. En el segundo de dichos viajes, que se desgració a causa de agrias diferencias surgidas entre los dos grandes marinos, éstos navegaron hacia el sur hasta los cuarenta grados de latitud meridional, buscando precisamente el presentido estrecho, que se esperaba habría de hacer la prosperidad de España.

La vida de Solís, que se supone agitada y turbulenta, podría servir de tema para una apasionante novela de aventuras. Se adivina, a través de lo que se conoce de sus viajes y luchas de todo género, un hombre fatalmente inclinado a rebasar todos los límites, bajo el empuje de una voluntad de acción arrolladora; pero aunque sus hechos fueron extraordinarios, las escasas noticias que se tienen de los mismos hacen que figura tan bizarra, que debería sernos presentada por la historia con trazo enérgico y vigoroso, haya llegado hasta nosotros apenas insinuada en un bosquejo. Se repite este caso con frecuencia en otros navegantes espa-

ñoles de los siglos XV y XVI, que tienen historia, porque la historia la constituyen sus descubrimientos; pero no tienen biografía, porque de su vida sólo conocemos lo culminante y ello no basta para pergeñar la semblanza del hombre.

Ha pasado ya Solís por uno de los capítulos de este libro, donde la figura de Pinzón ocupaba el primer plano. Ahora corresponde al de Lebrija adelantarse de modo que pueda atraerse sobre sí nuestro cordial interés.

Juan Díaz de Solís, no cabe duda, debió ser un hombre extraordinario. En la época de sus viajes con Vicente Yáñez no estaba empezando su carrera: rebasaba, probablemente, los cincuenta años. Había navegado mucho y gozaba por ello de gran prestigio entre sus compañeros de profesión. Antonio de Herrera y Torde-sillas, que escribió en el siglo XVII su "Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme del mar Océano", le señala como "el más excelente hombre de su tiempo en su arte". Quiere esto decir que se le consideraba el primero entre los mejores.

Tan alta estimación la corrobora su nombramiento para sustituir a Vespucio, muerto en 1512, en el cargo de piloto mayor del reino.

Solís había estado al servicio de Portugal y sin duda debía buena parte de su crédito a esta circunstancia. No solamente por ser Portugal patria de marinos formidables, sino por los celos que encendía la rivalidad entre los dos pueblos descubridores. Para que los portugueses distinguieran entre ellos a un español, que supo en seguida destacarse y sobresalir, debían tener sus motivos. Sin duda el distinguido era hombre de un mérito excepcional. Así, por lo menos, se pensaba en España.

Tenía, además, Solís una historia borrascosa, donde, con toda seguridad, no era todo historia, por haberse confundido con ésta la murmuración. Se le presentaba como un navegante que debió tener devaneos de aventurero, hasta sentirse inclinado a toda suerte de audacias. Decíase que había sido hasta pirata.

Le acusaban los lusitanos de haberse unido a unos corsarios franceses en 1495, para robar la carabela real, hecho de resonancia, si no fuera una calumnia, como pudo haberlo sido. Pero, de todos modos, aunque con menoscabo del honor, servía la especie

para presentar a Díaz de Solís como un héroe del mar, intrépido y desenfrenado, como gustan al común de las gentes los héroes marinos.

Seguramente no conocía el miedo. Hombre inquieto, ambicioso, voluble, dinámico, por naturaleza inclinado a las aventuras — que no habían de ser forzosamente fechorías, — su carácter debió corresponder a los excesos de su temperamento, haciéndole marchar entre conflictos y borrascas. Su choque con Vicente Yáñez Pinzón no es más que una muestra de los tropiezos innumerables que se suceden al largo de su vida.

Por cierto que lo ocurrido en aquel viaje, dejado en el misterio por ambos pilotos, intrigó sobremanera a Fernando el Católico, quien, en cédula fechada en noviembre de 1509, escribía a las autoridades de la Casa de Contratación de Sevilla: “En lo de Vicente Yáñez y Juan Díaz de Solís, yo deseo saber la verdad de lo que entre ellos sucedió.”

Llovía sobre mojado. El viaje anterior, hecho también con Vicente Yáñez, hubo de producir cierto revuelo a causa del rumbo seguido por los exploradores. A éstos se les había indicado la dirección norte, que fué la observada; pero después se dijo, debido sin duda a la denuncia de un enemigo, que la derrota seguida no se ajustaba estrictamente a las disposiciones reales, y Solís tuvo por ello sus dimes y diretes con la Casa de Contratación, donde estaban concentrados todos los poderes para la expansión de España en Ultramar. Afortunadamente, Pinzón y Solís podían alegar que en el tan discutido viaje descubrieron una parte de la península de Yucatán, situada mucho más arriba del cabo de Gracias a Dios, y, en efecto, el piloto Pedro Ledezma, que les acompañaba, declaró que habían llegado por el norte a tierras que Colón “nunca vido”.

Estos hechos sirven de apoyo a la creencia de que Juan Díaz de Solís, por las rarezas de su proceder y porque le acompañaba a todas partes la sombra del corsario, es decir, su fama de aventurero, era mirado por las autoridades de la Casa de Contratación con desconfianza.

No obstante, mucho debía pesar su reputación de gran navegante, o algún personaje poderoso respondería de su conducta, pues, luego de haber sido procesado y absuelto, a raíz de su pleito con Pinzón, vino su nombramiento de piloto mayor, seguido al poco

tiempo de unas capitulaciones para otro viaje de más envergadura que los anteriores.

Se le confiaba nada menos, en esta tercera salida, la misión delicada de fijar la demarcación y los límites del hemisferio que correspondía a España, según la concesión pontificia, debiendo además continuar buscando el paso al Pacífico — todavía no descubierto entonces este mar — para de este modo poder llegar a las islas Molucas, donde los portugueses compraban los productos aromáticos que después revendían a toda Europa. Diríase que se lanzaba a Solís, hombre de proceder no muy limpio, según malas lenguas, para que, sin escrúpulos y pareciendo obrar por su cuenta y riesgo, viera de conseguir para España unas islas que producían a Portugal ganancias fabulosas. Y a este efecto, se le proporcionaban barcos artillados y abundantes pertrechos, pudiendo gastar hasta ocho mil ducados de oro, y se le ofrecía el título de Adelantado, con derecho a poder usarlo también sus sucesores, así como el hábito de la orden de Santiago, por su mucha devoción al apóstol.

Mucho conceder era a un hombre cuya conducta había dado pábulo a la maledicencia, con fundamento o sin él. ¿Y si hubiera sido verdaderamente un pirata, como pretendían los portugueses? Aunque también Portugal, a cuyo servicio estuvo, andaba otra vez tras él para recobrarle. Méndez Vasconcellos, embajador lusitano, trató de convencerle para que volviera a cambiar de señor. Y el presunto corsario, rechazando con altivez la proposición, que es de suponer sería tentadora, denunció al intriguante.

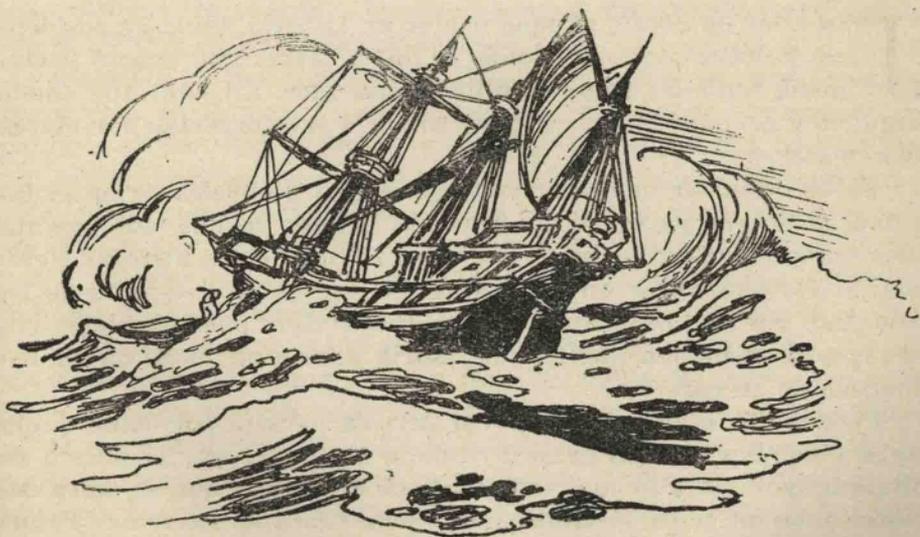
Resulta de todo esto que Solís, a quien se disputaban dos Coronas, o era un piloto extraordinario, que por su valer hacía olvidar sus antecedentes escabrosos, o se debía precisamente a su fama de terrible el que se viese tan solicitado, debido a designios secretos de la política, que dejan margen para toda suerte de malicias. Nos inclinamos a creer que la atracción verdadera la ejercía el marino, que se contó entre los mejores de su tiempo y dejaría de su último viaje un recuerdo glorioso.

La proyectada expedición para buscar un nuevo camino a las Molucas y darles un susto a los portugueses, no se llevó adelante. Portugal tuvo conocimiento de lo que se tramaba y movió los resortes que podían paralizar la empresa concebida en su daño. Por otra parte, la Casa de Contratación continuaba recelando de Solís,

y, finalmente, pareció a última hora que los elementos que podía procurarse el piloto mayor no aseguraban el éxito.

Entretanto Solís se consumía en la impaciencia. Le tenían varado en un cargo burocrático. Él deseaba navegar, correr mundo, descubrir, como hacían otros. La pasividad era su mayor tormento. Si le habían nombrado sustituto de Américo Vespucio sólo para pagarle su sueldo y tenerle alejado del mar, que era su vida, renunciaría al cargo. Planeaba otros viajes, pero al mismo tiempo se producían nuevos rozamientos con los oficiales de la Casa de Contratación, a causa de nuevas denuncias o bajas intrigas. Por aquel tiempo ordenó el monarca que se hiciera una información secreta, de la que no resultó para Solís ninguna culpa clara. Y, por fin, en 1514, tras de esfuerzos desesperados, consiguió que le firmaran unas nuevas capitulaciones "para ir a descubrir por las espaldas de Castilla del Oro y de allí adelante", con tres navíos, uno de sesenta toneles y dos más de treinta cada uno.

Era la oportunidad que había deseado ardientemente. La alcanzaba luchando como había luchado siempre en su ya larga vida de aventurero del mar: contra viento y marea.





II

DEL CABO DE SAN ROQUE AL PARAÍSO DE VESPUCCIO

JUAN DÍAZ DE SOLÍS, aunque nacido en Lebrija, tenía su residencia habitual en Lepe, donde se había casado. Su esposa pertenecía también a una familia de marinos. En Lepe fué donde adquirió y preparó las naves para volver a sus correrías por mares desconocidos.

Es de observar que se encontraba en los umbrales de la ancianidad, si no era ya un viejo. Tendría, cuando menos, sus sesenta años cumplidos. Pero ni había perdido la fibra de sus mejores tiempos, ni faltaba ardor en su sangre ni declinaba el temple de su voluntad. En los preparativos de su nuevo viaje puso el mismo entusiasmo y la misma ilusión que habría puesto un mozo en los comienzos de su carrera.

Pensaba en el porvenir como si tuviera todavía por delante una larga vida. Por esto su primer cuidado fué conservar el puesto de piloto mayor, para lo cual solicitaría de la Corona que se diera carácter interino a su sustituto y que éste fuera su hermano Francisco, marino igualmente experto. Quería tener asegurada la conservación de la plaza para su regreso. Obtuvo el nombramiento a

favor de su hermano no sin que antes tuviera que vencer algunas dificultades.

Todos los gastos de la expedición, desde el apresto de las naves a la compra de bastimentos y pago de las tripulaciones, sería por cuenta de Solís. El Rey contribuiría solamente con cuatro mil ducados de oro. El armador, viéndose en grandes apuros económicos para atender a todo lo necesario, hubo de solicitar reiteradamente una subvención más elevada, pero fué en vano: le contestaron siempre con un no rotundo. Y aún había en las capitulaciones esta curiosa advertencia hecha por el soberano: "Habéis de mirar que en esto ha de haber secreto é que ninguno sepa que Yo mando dar dineros para ello ni tengo parte en el viage hasta la tornada, porque la gente que con vos fuere no se altere en decir que quieren sueldo ni parte..."

Por lo que respecta a los beneficios, en cambio, quedaba bien sentado que correspondería un tercio a la Corona, siendo otro para Solís y el resto para las tripulaciones. Se trataban estos asuntos como los negocios. Y el Rey tenía fama de avaro.

Pero, ¿qué más podía desear el de Lebrija? Licencia para descubrir, cuatro mil ducados de oro y ciertas lombardas y otras armas cedidas de propina. Otros capitanes de expediciones gloriosas se habían contentado con menos.

Deseaba el Rey mantener el secreto sobre su participación económica en el viaje; pero no por ello dejaba de tomar sus garantías: formarían parte de la expedición un factor y un escribano por él designados, que se encargarían de llevar las cuentas y rendir una relación detallada de todo lo hecho, visto y conseguido en las nuevas tierras que se encontraran. Solís se entrevistaría con D. Pedro Arias de Avila, Gobernador del Darien, o Castilla del Oro, fuese a la ida o fuese a la vuelta, y observaría si la provincia donde gobernaba el expresado hidalgo era una isla o tenía un estrecho para pasar al otro Océano, debiendo enviar relación de lo que descubriese sobre este punto a las autoridades de Cuba.

Otra recomendación se hacía a Solís muy importante: la de no tocar bajo ningún motivo ni pretexto en punto alguno de las tierras pertenecientes a Portugal, "porque nuestra voluntad — reza el documento — es que lo asentado e capitulado entre estos reinos e los de Portugal se guarde e cumpla muy enteramente".

Razones de parentesco entre las dos familias reinantes aconsejaban andarse en este asunto con gran cautela; pero la recomendación era de cumplimiento difícil en unos dominios que presentaban el inconveniente de su vaguedad. Si la demarcación y los límites de los hemisferios separados por el Papa no se habían fijado aún prácticamente, ¿cómo podría determinar Solís, sobre todo en los parajes próximos a la línea divisoria, tan imprecisa todavía, si tocaba en tierras que correspondían a Portugal o a España? Por la modificación introducida por D. Juan II en el reparto, que hacía correr la línea divisoria doscientas setenta leguas más al este de lo que se había convenido, el Brasil entraba en la parte portuguesa. Pues bien; Solís, que lo ignoraba, marcharía en derechura hacia el Brasil para reconocer sus costas, ya vistas por él en anterior viaje.

Acaso lo que se quería prevenir era la arribada voluntaria de las naves españolas a puertos donde los portugueses se hubiesen ya establecido, para de este modo evitar rozamientos. Pero opuesta a esta medida de prudencia era la intención de buscar un estrecho en el nuevo continente por el cual poder ir a las Molucas, donde Portugal se estaba introduciendo.

Estas observaciones vienen a cuento porque la prohibición impuesta a Solís se hacía bajo pena de la vida y pérdida total de bienes, de modo que se llevaba su rigor a los mayores extremos. Lo que no deja de ser chocante en una empresa que tenía por finalidad principal el arrebatarse a los portugueses una fuente de riqueza que envidiaban todas las naciones de Europa. Traducido a un lenguaje más claro, lo pactado con el piloto explorador venía a ser una cosa así: "Te enviamos a ver si consigues poner a España en condiciones de desbancar a Portugal en Oriente; pero ¡cuidado con tropezarte con los portugueses y crearnos un conflicto! Se te prohíbe que te acerques a ellos bajo pena de muerte e incautación de cuanto te pertenece."

Condiciones excepcionalmente duras hasta dentro de las costumbres de su tiempo. Duras y desafortunadas por su ostensible injusticia. Aunque tal vez contribuiría a inspirarlas la sombra del corsario. Solís era mirado con desconfianza. Se le temía por ligero y desmandado.

Como había ocurrido otras veces, la empresa estuvo a punto

de malograrse por la intervención del diablo. Sólo que en esta ocasión el diablo no era el viejo Solís. Estaban ya cargadas las tres carabelas y se disponían sus tripulantes a embarcar, cuando se creyó necesario limpiar los fondos de la mayor. Para ganar tiempo, no quiso Solís aligerarla de su peso y la varó tal como estaba, es decir, con toda su carga. La operación, sobre requerir esfuerzos extraordinarios, dió al traste con el barco, que, al ser puesto en seco, hubo de crujir terriblemente, quedando dividido en dos pedazos.

Por fortuna, el Rey tenía prisa por entorpecer los negocios de Portugal en Oriente. Había puesto en la expedición de Solís grandes esperanzas. Cuando se enteró del desgraciado accidente quiso remediarlo, enviando al piloto de Lebrija setenta y cinco mil maravedises. Era la cantidad que se necesitaba para adquirir otro navío como el perdido.

La flota de Juan Díaz de Solís, compuesta de tres naves, como se había convenido, pudo por fin hacerse al mar el 8 de octubre de 1515. El leviatán de la pequeña escuadra lo piloteaba el mismo jefe de la expedición; en los otros bajeles, más pequeños, iban como pilotos Martín García y Francisco de Torres, este último cuñado de Solís. El factor y el escribano enviados por el Rey se llamaban, respectivamente, Francisco Marquina y Pedro de Alarcón.

El puerto de partida fué el de Lepe, de aquel rincón onubense, próximo a la frontera portuguesa, que tan grandes descubridores había lanzado al camino de la gloria.

Sin contratiempo de ninguna clase, llegaron, pocos días después, a Santa Cruz de Tenerife. Las Canarias eran escala obligada para todos los viajes al Nuevo Mundo.

Solís había contraído la obligación de ponerse en contacto con Pedrarias Dávila, Gobernador del Darien; pero pensaría hacerlo a su regreso, pues puso rumbo al sur desde el primer momento, navegando en derechura hacia las tierras del Brasil, que fué a tocar en su parte más saliente, o sea el cabo de San Roque.

Aquella región había sido poco frecuentada por nuestros navegantes, pero Solís la conocía bastante bien. Los pilotos y geógrafos oficiales de la Casa de Contratación llevaban gastado mucho tiempo en vanas discusiones al querer localizar el cabo de San Agustín, sin conseguirlo. Acaso el piloto de Lebrija se diri-

gió al Brasil directamente porque pesaban en su ánimo los debates a que había asistido en Sevilla.

Era hombre metódico en su arte y hacía las cosas a conciencia. Como Vicente Yáñez Pinzón y Juan de la Cosa, levantaba mapas y señalaba en ellos las costas recorridas, con todos sus accidentes. Su reconocimiento empezaría ahora en Natal para seguir bajando hasta la bahía de Río de Janeiro, que parece había descubierto trece años antes el portugués Gonzalo Coelho, aunque no quedaron en ella señales de su paso.

Cumpliendo el piloto español las instrucciones que llevaba, no dejó parte de aquel litoral sin reconocer y registrar. Se ha de tener presente que el objeto principal del viaje era buscar un paso al Pacífico, para llegar al archipiélago malayo donde se hacía el comercio de la especiería. Por Solís fueron situados todos los puntos principales en sus respectivas latitudes. Tanto es así que, andando el tiempo, servirían sus datos para la confección de las cartas marinas que había de hacer el primer maestro de la Casa de Contratación, Nuño García Torreño, con destino a Magallanes.

Las naves de Solís penetraron en la bahía de Río de Janeiro. Desde lejos, debieron llamar la atención de los exploradores las montañas del grupo el *Gigante acostado*, como se las llama ahora. Aunque están separadas y repartidas entre el interior y el litoral, vistas en perspectiva, desde el mar, presentan la silueta gigantesca de un hombre yacente que tuviera las manos unidas sobre el pecho.

Es hasta posible que el piloto de Lebrija hubiera ya visitado la bahía cuando estuvo en aquellos parajes con Vicente Yáñez. Y si era sensible a las maravillas de la naturaleza, como lo fueron Colón y Vespuccio, no habría olvidado el espectáculo deslumbrante de aquel paraíso. "Si hay en el mundo un Paraíso terrenal, sin duda alguna debe encontrarse por estos alrededores." Esto dijo Vespuccio de la bahía de Río de Janeiro. El florentino — dicho sea de paso — debería a su literatura, más que a sus descubrimientos, la celebridad y el honor inusitado que alcanzó su nombre. escogido por los editores Fracomilo y Wat para dárselo al Nuevo Mundo.

Bien fuera por haber ya admirado otra vez su belleza in-

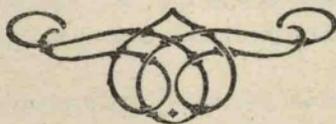
comparable, o porque no podía pasar inadvertida aquella maravilla en un reconocimiento de la costa, el hecho es que las naves de Solís, doblando el hito de su entrada, que es un peñasco imponente, se metieron en la bahía que llamaban entonces los indios Guanabara.

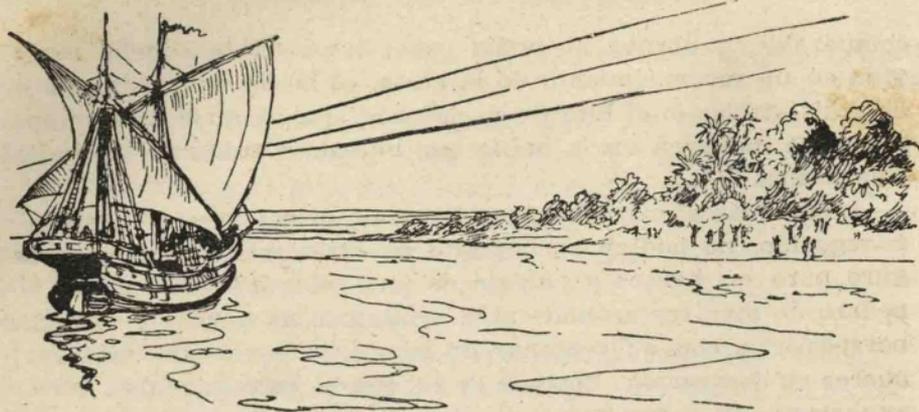
Lugar más a propósito para tomarse un descanso en tan larga navegación, no podían encontrarlo nuestros marinos. Abrigo seguro para los barcos y paisaje de una soberana hermosura. Un pedazo de mar remansado entre montañas, de anchas y variadas perspectivas, con un centenar de islas interiores para más enriquecer su decoración. Bosques de cocoteros, palmas reales, verdor exuberante en todas partes, en las islas y en la costa profundamente recortadas, que, con la randa de sus isletas, cayos y farallones, formaba como los dibujos de un complicado encaje. Y luego la ofrenda de varios ríos descendidos de las colinas próximas.

En el fondo, una vasta llanura pantanosa, toda cubierta de mangles y acaso poblada de monstruosos reptiles; pero esta planicie muelle y lacustre, de donde un día iba a emerger una gran ciudad, como emergen las flores del nenúfar y el loto, con las raíces enterradas en el limo, no bastaba a descomponer la armonía del conjunto paradisíaco.

Es probable que Solís, en su afán por encontrar un estrecho de paso al Pacífico, recorriera todo el circuito de la bahía, con sus treinta leguas bien cumplidas.

Lo que ya no es tan probable es que pudiese comerciar con sus pobladores, los terribles indios tamoyos, gente la más salvaje, brava y guerrera de aquellas latitudes. Como todos los nacidos en los climas cálidos, iban completamente desnudos. Pero tenían sus pueblos o aldeas, que llamaban *tabas*, y estaban siempre en guerra unos con otros. Entre sus costumbres de primarios, la de comer carne humana era como un rito.





III

EL RÍO DE LA PLATA

PARECE que a partir de Río de Janeiro, o de cabo Frío, el reconocimiento del litoral hecho por Solís fué todavía más minucioso y concienzudo de lo que había sido en la anterior etapa. Avistado el cabo de Cananea en 25 grados tres minutos sur, tomó su derrota al sudoeste para luego surgir ante una isla que llamó de la Pata. Era, probablemente, Santa Catalina.

Se desarrollaba el viaje dentro de una lentitud y monotonía previstas, pero sin accidentes que hubieran podido malograrlo. El estrecho que iban buscando nuestros navegantes no aparecía por ninguna parte. Igualmente tenían que lamentar el no hacer rescates, es decir: el comercio con los indios no era posible a causa de no haber encontrado hasta entonces nada más que salvajes inabordables, no menos fieros que los caribes y todos entregados a la práctica de la antropofagia, que hacía estremecer de horror a los expedicionarios.

Llegaron a la bahía de los Perdidos, que Solís situó en los 27 grados. Fondeaban donde podían, para mejor registrar los accidentes de la costa y para ver si, por excepción, daban con algu-

na tribu de costumbres apacibles. Visitaron la isla de San Sebastián y otras de sus alrededores, que bautizaron con el nombre de los Lobos, situadas cerca de la punta de Maldonado. Hasta allí no había llegado ningún europeo. Solís tomaba posesión de las tierras que iba descubriendo en nombre de España, en alto los pendones y con el ritual de costumbre.

En aquellos parajes corrieron peligro de perderse. Habían pasado junto al arrecife de los Castillos, lugar que harían célebre los naufragios. Con grandes apuros y temiendo verse a cada momento precipitados contra las rocas, pudieron al fin verse a salvo, gracias a la serenidad y a la pericia de su capitán, quien, aunque sólo fuese por muy poco tiempo, creyó haber encontrado lo que buscaba.

El mar se adentraba mucho en la tierra, con dirección sudeste, formando un abra de extraordinaria anchura, y Solís supuso que estaban en la boca de un paso al Pacífico. Tardó en poder acercarse, porque las corrientes eran muy rápidas y mudables y tendían a empujar los bajeles sobre la costa, donde sin duda se habrían estrellado. Tuvieron por esto que maniobrar con grandes precauciones.

No había allí, sin embargo, el estrecho presentido, sino un estuario inmenso como una estepa. Llamó la atención de los españoles el aspecto que presentaban las aguas, diferente al del mar. Allí desaparecían las zanjas formadas por las olas para dar lugar al choque violento de corrientes opuestas. Con lo cual la navegación se hacía más difícil y peligrosa que en el mismo Océano. Sobre todo el viento del sudeste era terrible, levantando un oleaje que hacía bailar a los navichuelos una danza epiléptica.

Habían descubierto el río de la Plata. Pero los compañeros de Solís le llamaron mar, aún después de haber probado el sabor de sus aguas. Le llamaron Mar Dulce, porque no concebían que pudiese haber ríos tan anchos como para no poder alcanzar con la vista sus dos orillas. Aunque Vicente Yáñez Pinzón, con su descubrimiento del Amazonas, hubo de preparar a los navegantes, hacía ya tres lustros, a presenciar sin sorpresa tamañas maravillas.

Es de creer que nuestros descubridores navegaron desde la punta de Maldonado hasta el cabo de San Antonio, atravesando toda la entrada del río, antes de decidirse a remontar su corriente.

te. Ni siquiera arriesgarían todos sus barcos en esta exploración, que el agitado estuario hacía peligrosa en extremo. Después de largas deliberaciones con sus pilotos y con los representantes de la Corona, el factor Marquina y el escribano Alarcón, se acordó que Solís se internaría en el río con una carabela latina, remonándolo hasta donde pudiera.

Lo hizo así siguiendo la línea de la costa de Maldonado, hasta penetrar en la parte más angosta del estuario, donde desembocan el Paraná y el Uruguay. En medio de aquella llanura inmensa de agua, las tierras próximas, todas bajas y de horizonte profundo, no ofrecían a los exploradores ninguna perspectiva estimulante. Sin embargo, avanzaban sin perder la ilusión de llegar a nuevos descubrimientos todavía más importantes y de este modo se detuvieron al encontrar una isla, situada por Solís en 34 grados 40 minutos, que se levantaba frente a la desembocadura de otro río.

La isla fué llamada de Martín García por ser éste el nombre de uno de los pilotos que tomaban parte en aquella aventura, destinada a tener un desenlace horrendo.

Había observado Solís, según venían navegando río arriba, que los indios de la ribera acudían a ver su barco, el cual por su forma, tamaño y arboladura, constituía para las gentes del país una novedad. Al parecer, las tierras ribereñas estaban muy pobladas. Y la actitud tranquila y expectante de los indios invitaba a tener confianza. Parecían contentos de la visita de los navegantes y les saludaban agitando en el aire algunos objetos vistosos, como si los ofrecieran en señal de complacencia. Por esta razón la nave se había acercado cada vez más a la orilla, sin que su proximidad hiciera cambiar de conducta a los pobladores de aquellas tierras, que continuaban dando muestras del mayor alborozo y corrían detrás del barco haciendo señas y dando voces que los de a bordo tomaban por expresiones de amistad.

Cuando llegaron a la isla de la que se ha hecho referencia, el jefe de la expedición quiso desembarcar con algunos de sus compañeros. Ninguno recelaba un contratiempo. Por su gusto, todos habrían tomado tierra con el capitán; pues, además de ser pacífica la actitud de los indígenas, éstos se presentaban desarmados y eran pocos en el lugar donde la carabela había fondeado.

Solís, el factor Marquina, el escribano Alarcón y unos cuantos

españoles más se trasladaron en un bote a la orilla. Iban confiados y alegres, sin otra intención que la de inquirir noticias del país y ver qué cosas de valor tenían sus habitantes.

Se les vió tomar la orilla, desde donde saludaron con la mano a los que se quedaban en el navío. Detuviéronse a interrogar a los indios, que no se mostraban asustados de su presencia, y se alejaron después.

Más tarde se sabría que las tribus de la orilla oriental del Plata, pertenecientes a la casta guerrera de los charrúas, eran las más bravas y temibles de las tierras del sur. Debieron fingir amistad a los españoles para tenerlos engañados y poder cogerles por sorpresa.

Lo que sucedió no se sabe exactamente, aunque es fácil imaginárselo. Solís y sus compañeros, que no recelaban una emboscada, se internarían sin ningún temor, guiados por los naturales que habían encontrado al desembarcar, hasta que fueron sorprendidos por una muchedumbre de salvajes que apenas les darían tiempo para defenderse. Lucha debió haberla, sin embargo. Los españoles tenían siempre prestas las espadas y estaban familiarizados con el peligro. Por muy descuidados que les hubiera cogido la agresión, sin duda no se les degollaría impunemente. Ahora bien: nueve o diez hombres, envueltos por un enjambre de charrúas carniceros, poco podían durar.

A los que se habían quedado en el navío les esperaba un espectáculo espeluznante. Los indios volvieron a la orilla para otra vez agitar en lo alto ciertas cosas de su estimación, que ahora eran — ¡horror! — las cabezas, los brazos y las piernas de infelices cristianos descuartizados.

Así terminó Solís sus días, junto con los otros españoles que le acompañaron en su breve excursión por una orilla del Plata. Y aun añaden muchos historiadores que, además, fueron todos comidos por los salvajes aquella misma noche.

Contra esta afirmación se levanta el parecer de los más documentados, según los cuales los charrúas no eran antropófagos. También se ha escrito que no fueron inmolados todos los cristianos que acompañaban al viejo piloto de Lebríja. Por lo menos, vivían tres todavía cuando Sebastián Cabot visitó el río de la Plata en 1527, según comprobaciones del doctor Andrés Lamas, de Buenos Aires, quien incluso cita los nombres de los que pudieron salvarse:

Melchor Ramírez, vecino de Lepe; Enrique Montes y Francisco Puerto.

Es de suponer, por otra parte, que los españoles que desde su barco vieron las cabezas cortadas que les enseñaron los indios, no se detuvieron a contarlas. Les bastaba haber visto cinco o seis y distinguir entre ellas la de su jefe para recibir una impresión terrible. No pensaron ni por un momento en desembarcar. ¿Para qué? Ni siquiera cabía la esperanza de recobrar enteros los restos de los compañeros perdidos. Quedó como capitán de la nave el piloto Francisco de Torres, cuñado de Solís, quien dió orden de zarpar inmediatamente, en previsión de una nueva desgracia. Los indios, envalentonados por el triunfo obtenido, intentarían quizás apoderarse del navío.

A toda vela emprendieron el regreso, puestos todos sus afanes en reunirse cuanto antes con los otros barcos, que esperaban en la entrada del río. La exploración terminaba allí.

Una vez reunidos los tres bajeles, sus tripulaciones, aprobando el parecer de Francisco de Torres, decidieron volverse a España. Pero, después de la pérdida de su jefe, parecía perseguirles la adversidad: les cogió un temporal que obligó a los barcos a dispersarse y uno de ellos se hundió con toda la gente que llevaba a bordo. Los otros dos pudieron entrar juntos en la bahía de los Inocentes, donde cargaron palo tintóreo y pieles de lobos marinos.

Llegaron a España, desmoralizados y rendidos, el 4 de septiembre de 1516. Durante su ausencia se había producido la muerte del Rey Católico. Era ahora Regente el cardenal Jiménez de Cisneros, a quien se envió relación de lo ocurrido en el desgraciado viaje y de los descubrimientos hechos en el mismo.

Tal es la historia de la última expedición de Juan Díaz de Solís, por la cual se recuerda todavía el nombre de este gran navegante español, que se cuenta entre los más notables descubridores de su tiempo. El río de la Plata fué llamado durante mucho tiempo río de Solís. Pero el piloto de Lebrija parecía destinado a una gloria mayor. De no haber terminado su vida tan bruscamente y en circunstancias tan horribles, se habría adelantado a Magallanes en el descubrimiento del estrecho que buscaba. Quien había recorrido la costa brasileña desde el cabo de San Roque hasta la punta de Maldonado, podía llegar igualmente al cabo de

las Vírgenes, porque la distancia que necesitaba salvar para surgir frente al estrecho era muy inferior a la recorrida. Y si en su anterior viaje había alcanzado hasta los 40 grados de latitud meridional, debe suponerse que era su intención superarse esta vez a sí mismo y llegar a los cincuenta.

Por derecho de descubrimiento y exploración de su extenso litoral, el Brasil podía haber correspondido a España, pues Vicente Yáñez Pinzón se había adelantado al portugués Cabral y Juan Díaz de Solís hizo mucho más que Gonzalo Coelho.

Claro está que no todas las iniciativas españolas podían prosperar hasta verse coronadas por el éxito. El azar es un factor con frecuencia decisivo en el resultado de las grandes empresas. La mayor preocupación de España era por entonces encontrar un estrecho de paso al Océano descubierto por Balboa. Lo encontraría al fin, aunque demasiado distante para que le aprovechara en el comercio que pensaba hacer en Oriente. El estrecho, tal como se deseaba y en el lugar donde convenía, habría de abrirlo la mano del hombre. El camino a seguir lo señaló Balboa al trasladar desde el Darien al golfo de San Miguel, a través de las montañas y en hombros de su gente, los materiales para construir las primeras carabelas que surcaron el mar por él descubierto.

Del esfuerzo magnífico de Balboa parte la iniciativa para la excavación de un canal a través del istmo de Panamá, que no se realizaría hasta pasados cuatro siglos. Pero la idea brotó en la mente de los descubridores españoles. A este propósito escribía Francisco López de Gómara, en el siglo XVI, lo que se transcribe a continuación:

“Este paso se había de hacer en Tierra Firme de Indias, abriendo de un mar a otro por una de cuatro partes, o por el río de Lagartos, que corre a la costa de Nombre de Dios, nasciendo en Chague, cuatro leguas de Panamá, que se andan con carreta; o por el desaguadero de la laguna de Nicaragua, por do suben y bajan grandes barcas, y la laguna no está de la mar sino tres o cuatro leguas: por cualquiera destos ríos está guiado y medio hecho el paso. También hay otro río de la Veracruz a Tehuantepec, por el cual traen y llevan barcas de una mar a otra los de la Nueva España. Del Nombre de Dios a Panamá hay diez y siete leguas, y del golfo de Urabá al de Sant Miguel, veinte y cinco, que son las otras dos partes y las más dificultosas de abrir; sierras son, pero manos

hay. Dadme quien lo quiera hacer, que hacer se puede; no falte ánimo, que no faltará dinero, y las Indias, donde se ha de hacer, lo dan. Para la contratación de la especiería, para la riqueza de las Indias y para un Rey de Castilla, poco es lo imposible.”

El canal de Panamá, construído cuatro siglos más tarde por hombres de otra raza, requeriría el trabajo de millares de obreros durante veinticuatro años y costaría 375 millones de dólares.





JUAN SEBASTIÁN ELCANO

I

UN MARINO SIN EMPLEO

HAY repartidas entre distintas localidades de España varias estatuas de Juan Sebastián Elcano: una en Guetaria, patria del intrépido marino guipuzcoano; otra en Barcelona, que sirve de ornato a la fachada de una casa del Paseo de Gracia, y otra en Madrid, en uno de los patios del ministerio de Estado. En el pedestal de esta última aparece grabada una inscripción en verso que dice así:

*“Por tierra y por mar profundo,
Con imán y derrotero,
Un vascongado el primero
Dió la vuelta a todo el mundo.”*

Ninguna de dichas estatuas puede ser aceptada como fiel reproducción de lo que fué en realidad la envoltura carnal del navegante vasco. En estos casos la imaginación del escultor lo hace todo, pues no se trata tanto de reproducir al hombre — del que puede no haber quedado retrato alguno — como de crear una fi-

gura representativa o simbólica. En las tres esculturas, con sensibles diferencias en los rasgos faciales, vemos siempre un hombrachón atlético que calza botas altas hasta la rodilla y viste greñescos y colete de ante, cubriéndole la cabeza una gran boina o gorro marino. La actitud, naturalmente, es estatuaria y tiene un aire dinámico, que es el que conviene a un héroe cuya celebridad se debe a sus viajes. La estatua se yergue entre distintos objetos evocadores del arte de la navegación: un rollo de cables, cadenas, velas, áncoras, la aguja de marear, un gobernalle. Y ostenta, además, en la mano diestra un fajo que se supone es de cartas marinas.

Juan Sebastián Elcano, según lo han esculpido nuestros artistas, vigoroso, enérgico, arrogante, de abundosa cabellera ensortijada y ufana y luenga barba, parece encontrarse entre los cuarenta y los cuarenta y cinco años, edad en que emprendió el viaje que serviría para comprobar la redondez de la Tierra. Respecto a su recia complexión, existe el prejuicio de representar a todos los héroes de su tiempo como pequeños gigantes. Sin embargo, convienen los estudiosos, después de haber medido los espaldares de las armaduras usadas en la Edad Media, en que nuestros antepasados no nos llevaban ventaja material alguna, sino todo lo contrario. Anatole France hace esta observación en uno de sus mejores libros, para sacar en consecuencia que entre los progresos de la civilización se cuenta el mejoramiento físico de la especie. Aunque Juan Sebastián Elcano, como representante de una raza, la vasca, cuya reciedumbre nada cede a las más fuertes de Europa, pudo muy bien ser como se lo imaginaron los escultores.

Así debemos tomarle, como le vemos reproducido en mármoles y bronces. Bien están las estatuas como evocación plástica de su figura. Y viéndole como nos ha sido recordado, pero con vida, otra vez hecho un hombre de carne y hueso y moviéndose en el ambiente sevillano del primer tercio del siglo XVI, vayamos a su encuentro.

¿Por qué vive en Sevilla este hombre del Norte? Azares de la vida de un marino que ha perdido todos sus caudales en negocios desgraciados y que busca ocupación a sus energías vitales y a su experiencia de navegante. Sevilla es la ciudad más viva de España y un hervidero de actividades encaminadas al mar por el cauce del Guadalquivir. Es puerto franco. Pero su pujanza, riqueza y poderío se deben principalmente a la Casa de Contratación, que en el

año de 1518, en que nos tropezamos con Elcano, lleva ya tres lustros de existencia. Está establecida en el Alcázar Viejo, llamado también Cuarto de los Almirantes, nombre que encaja con el carácter y la pasión de la época. Toda la expansión española en ultramar se dirige desde Sevilla, cuya prosperidad ha subido como la espuma. La Casa de Contratación se dedica en grande escala a la compra y venta de mercaderías. Pero estas funciones, aunque de rendimiento pingüe, no son las más importantes entre las múltiples que abarca el gran organismo propulsor creado por Isabel la Católica, que también es un centro político y una institución científica. Por la Casa de Contratación pasan mercaderes, navegantes, cosmógrafos, proyectistas, hidalgos sin hacienda ni empleo, armadores, cortesanos y aventureros. Todos los centros comerciales de Europa mantienen relaciones con la Casa de Contratación por medio de sus representantes. Y junto al vértigo de los negocios y de las intrigas políticas, los técnicos de la navegación, recogidos en las dependencias más apacibles del Cuarto de los Almirantes, se aplican al estudio de las matemáticas, de la cosmografía y de la náutica.

Hay en la ciudad de la Giralda una danza loca de fortunas que hace que se ganen y se pierdan como en el juego de los dados. Con tales transferencias, el oro está siempre en la calle, en agitada circulación, y la ciudad se beneficia de sus idas y venidas, de su flujo y reflujo. Sevilla, feria de vanidades y jolgorios, es como un jardín fastuoso donde el placer y la ostentación estallan con floraciones deslumbrantes. Las fiestas son como la espuma de una vida que hierve y lanza a lo alto su exceso de plétora, que se convierte en burbujas.

A Juan Sebastián Elcano no le atrae la prosperidad sevillana sino en lo que tiene de relación con su oficio. Dicha prosperidad se debe principalmente a las empresas navales, que dirige, como una potencia marítima, la Casa de Contratación. Y el vasco, que hubo de nacer en una playa y ha vivido toda su existencia flotando sobre las olas, quiere ser descubridor. Veinte años de navegación son de estimar aún en un hombre que carece de fortuna. La tenía, ganada con esfuerzo y peligro de la vida; pero se la llevaron malos vientos. Suerte contraria y exceso de buena fe, cosas ambas que son fatales en los negocios. Elcano no desespera, sin embargo. Aunque no tiene valedores ni amigos y ha consumido todo su cré-

dito, es maestro en el arte de marear, y esto puede valerle un cargo de responsabilidad en una expedición cualquiera de las que se envían a descubrir. Está en Sevilla para contratarse con quien quiera llevársele y le pague bien.

Sus antecedentes pueden servirle de recomendación. Hijo de una familia noble, aunque no sobrada de hacienda, ya siendo todavía un niño hubo de acostumbrarse al trabajo para poder vivir. Sus padres, Domingo Sebastián del Cano y Catalina del Puerto, no habían descuidado la educación del muchacho; pero éste demostraba más afición a los barcos que a los libros, y si bien aprendió cuanto podían enseñarle en Guetaria, porque tenía muy claro entendimiento, las costumbres y el ambiente de su pueblo natal le empujaban fatalmente a una ocupación marinera. Nacido y formado en Guetaria, su porvenir no ofrecía otras perspectivas que las del mar.

Todos los habitantes de aquella playa de Guipúzcoa, situada entre Zumaya y Zarauz, en el centro del seno que forma el litoral cantábrico, eran navegantes o pescadores. Le bastaba al mancebo subir al faro de la isla de San Antón, vecina de Guetaria, y echar una ojeada a su alrededor para penetrar su destino. Visto el pueblo desde el faro, deja ver su caserío apiñado, destacando sobre un fondo de colinas verdes, y lo más importante del pueblo es su puerto, donde se amontonan gabarras y lanchones. Elcano no podría escapar a esta influencia decisiva. Antes de que le naciera el pelo de la barba ya saldría a la pesca y quizás tomaría también parte activa en los trabajos de salvamento, en los días de galerna; pues con frecuencia los vecinos de Guetaria, cuyo puerto es un abrigo que resiste sin quebranto la furia del mar, tienen que socorrer a los barcos batidos por el temporal.

Hay indicios de que la pesquería absorbió las primeras actividades remunerativas del hidalgüelo. Más tarde empezarían sus expediciones de cabotaje, participando en la propiedad de alguna vieja carraca récompuesta. También es probable que se dedicara al contrabando marítimo con los puertos franceses. Era lo acostumbrado entre los pequeños armadores de la costa guipuzcoana.

Viene después una aventura de más grandes alientos, que tuvo para el marino de Guetaria desagradables consecuencias. Fué en 1509. Juan Sebastián Elcano había cumplido ya los treinta años y deseaba hacer algo más que vegetar como un marino medio-

cre. Nobleza obliga y él había heredado de sus padres un escudo de armas. Oyó hablar de la expedición que preparaba el cardenal Jiménez de Cisneros para la conquista de Orán. El consejero de los Reyes Católicos acababa de obtener el birrete cardenalicio y ardía en deseos de pasear la cruz por tierra de infieles. Pedía para ello aportaciones en metálico de todos los caballeros cristianos, además de su concurso personal, y solicitaba al mismo tiempo que prestaran sus barcos los armadores. Para resarcirse de los gastos contarían con el botín, pudiendo prometérselo espléndido en consideración a la riqueza de los moros, producto de sus piraterías.

Elcano, deslumbrado por aquella empresa de guerra, aportó un bajel recién construído y gastó en equiparlo lo que quisieron prestarle los usureros. Hacía de este modo honor a su sangre, a sus sentimientos de ferviente cristiano y a sus impulsos de caballero español. Henchida el alma de ilusiones, fué a reunirse con su buque de doscientas toneladas a la magnífica escuadra de noventa naves que el cardenal había repartido entre los puertos de Málaga y Cartagena, en la que embarcaron catorce mil hombres.

La empresa resultó como Jiménez de Cisneros la había concedido. Desembarcó el ejército en Mazalquivir, y el cardenal, caballero en una mula y rodeado de frailes franciscanos, que llevaban alzada una cruz de plata maciza, pasó revista a las tropas mientras se cantaba el himno *Vexilla regis prodeunt*. Al día siguiente Orán había caído y el botín atrapado ascendía a medio millón de ducados en monedas de oro. Pero Elcano, aún cabiéndole la satisfacción de haber sido participante en tan hermosa victoria, no recibiría como recompensa ni un solo maravedí.

Si hubiese perdido el barco en un naufragio habría sido menos aflictiva su situación. Tenía muchas deudas. Sin duda podía reclamar en derecho el pago de sus servicios; pero, aunque gastó mucha tinta en escribir memoriales y llamó a diferentes puertas, hubo de convencerse al fin de que estaba perdiendo el tiempo miserablemente. No pudiendo llegar hasta el cardenal Cisneros, sus reclamaciones eran como piedras tiradas al mar. Veíase entretanto asediado por sus acreedores, que le amenazaban con meterle en la cárcel. Unos mercaderes saboyanos, a quienes debía una cantidad respetable, le propusieron que les vendiera el barco. Eran los más despiadados y exigentes, aunque parecieron humanizarse al formular su propuesta, hecha a espaldas de la ley. Disposicio-

nes reales prohibían, bajo penas muy severas, traspasar a extranjeros la propiedad de barcos españoles. Lo sabían los vasallos del duque de Saboya, usureros sin entrañas, y lo sabía igualmente el modesto armador de Guetaria, a quien aquéllos tenían puesto un dogal, que iban retorciendo poco a poco. La víctima se defendió todo el tiempo que pudo, aunque, al fin, tanto apretaron sus verdugos que hubo de pasar por todo y desprenderse del navío. Entonces el Estado, primer causante de sus tribulaciones, le persiguió por hallarse incurso en un delito de enajenación de bienes sobre los cuales el poder real habíase arrogado un derecho que nadie le podía discutir.

Cuando Juan Sebastián Elcano, que era un hombre sencillo, se vió interrogado por rábulas y alguaciles, quienes le acusaban de haber conculcado la ley, perdió por completo la serenidad. Habría podido luchar y defenderse, alegando su participación en la conquista de Orán, causa del mal estado de sus negocios por no haber sido retribuídos aquellos servicios; pero tenía horror a la justicia y dió por seguro que le mandarían a galeras. Arruinado, perseguido y sin la protección de un poderoso, su único refugio era el mar. Huyó. Seis años estuvo navegando, enrolado en barcos de todas clases y corriendo toda suerte de peligros. No paraba en ningún puerto sino el tiempo necesario para encontrar nueva ocupación y aceptaba casi siempre el trabajo que le ofrecían, siendo unas veces piloto y otras maestre, cuando no se quedaba en vulgar marinero. Aquel continuo correr por distintos mares, el trato frecuente con hombres de otras razas y el roce con aventureros y contrabandistas, junto con el rudo batallar de todos los días y el vivir vagabundo del próscrito, habían de endurecer más o menos su carácter. Pero los desengaños, trabajos y padecimientos sufridos, cuando no amargan el alma, son fuente de energía moral. Juan Sebastián Elcano, además de adquirir con sus correrías una más vasta experiencia de marino, se hizo un hombre enérgico, muy apto para el mando.

Cuando le tropezamos en Sevilla no tiene más que una ambición: trasladar su vida errabunda, que le ha hecho vagar como una sombra por todos los puertos de Europa y Africa, a mares más distantes. Es uno de tantos entre los que sueñan mejorar de fortuna dando el salto al Océano. Curtido por los vientos contrarios de la adversidad, en lo moral y en lo físico, no ha renunciado

a ser algo en el mundo y espera todavía el golpe de suerte favorable que pudiera sacarle de la penumbra y del agobio donde se ha estado debatiendo. Se pasea a la sombra de la Casa de Contratación porque allí está el mejor mercado de capacidades marineras. Un hombre de sus condiciones, con tan larga experiencia de navegante y, además, instruído y valiente, ha de encontrar por fuerza acomodo en alguna expedición de envergadura.

Y lo encuentra: un capitán portugués de gran renombre a quien ha sido presentado, viendo en él cualidades extraordinarias, decide llevárselo en un viaje que ha de emprender por cuenta del Emperador Carlos V. El capitán se llama Fernando de Magallanes y ha guerreado muchos años en la Malasia y en tierra de moros. Presume, además, de ser cosmógrafo y marino, y se propone llegar por el oeste a las Molucas, que ya conoce.

Juan Sebastián Elcano cree haber encontrado el hombre y el empleo que necesitaba.





II

MAGALLANES

FERNANDO DE MAGALLANES había venido a España despechado por desaires recibidos del Rey D. Manuel de Portugal. Vieja y eterna cuestión de los hombres de mérito no estimados en su patria. Ocurría con frecuencia que españoles muy notables, creyéndose incomprendidos o agraviados por el Rey, su señor, iban a servir a Portugal, y viceversa, lusitanos ilustres, por contrariedades de la misma especie, que afectaban a su vanidad más que a su honra, pasábanse del vecino reino a Castilla, en espera de mejor trato o de más generosas recompensas. Con esto hacían almoneda de su valer, siguiendo el ejemplo de extranjeros venidos de otras latitudes más distantes a ofrecerse al mejor postor, y el trasiego de capacidades, mezcladas con falsos valores, iba aumentando de día en día.

Semejante intercambio, a veces provechoso, tenía una acusada tendencia, sin embargo, a convertirse en vicio, y encendía suspicacias y celos de los que no se daban cuenta los monarcas al fomentar dicho abuso. Los naturales del país no podían ver con

buenos ojos esta concurrencia de extranjeros, a quienes eran otorgados destinos, honores y privilegios no siempre merecidos, y se hacía una guerra sorda, hasta en los mismos centros oficiales — dicho se está que a espaldas del trono, — contra todo advenedizo que hubiese conseguido granjearse el favor del soberano.

Cinco o seis años más viejo que Juan Sebastián Elcano, el caballero portugués a quien el vasco iba a tener por jefe había nacido en Oporto en 1470 y pertenecía a una familia de limpia sangre y ventajosa situación. Todos sus antepasados “eran hidalgos de cota de armas y de solar conocido”. Criado al servicio, como paje, de la Reina Leonor, esposa de Juan II, al subir al trono D. Manuel continuó en palacio, pasando después a depender de D. Fernando de Almeida, primer virrey que tuvo Portugal en sus posesiones de Oriente.

Ardía en las venas de Magallanes sangre de fogosos guerreros y halló ocasión en la India de distinguirse por su arrojo en batallas y naufragios, que dieron mayor lustre a su nombre. Entre los hechos de armas en que tomó parte, se recordaban la toma y saco de Quiloa y el asalto de Mombaza. También estuvo presente en la conquista de Malaca, batallando a las órdenes de Diego López de Sequeira.

En 1510, D. Alfonso de Alburquerque, que había oído hablar de las Molucas y de su riqueza en especiería, armó una flota destinada al descubrimiento del famoso archipiélago malayo y la dividió en tres secciones, dando el mando de una de ellas a Magallanes. Dirigían las otras dos Antonio Abreu y Francisco Serrano, o Serrao, este último amigo entrañable de Magallanes, con quien había intimado en Malaca. Las Molucas fueron encontradas y parece que Magallanes vivió algún tiempo en Ternate, donde su amigo Serrano se había establecido. Después se trasladó al Africa y fué gravemente herido en la toma de Azamor, recibiendo una lanzada en un muslo que le dejó cojo para el resto de su vida.

Esta herida, con el defecto físico que tuvo por consecuencia, debió agriar el carácter del bravo capitán, quien, a partir de su estancia en Azamor, empieza a mostrarse díscolo y rencilloso, hasta el punto de andar casi siempre enredado en pleitos que le rodeaban de enemigos dondequiera se encontrase. En Azamor, esta propensión a la querrela acabó por cerrarle todas las puertas y

tuvo tales diferencias con las autoridades que se vió en trance de tener que escapar para poner a salvo su cabeza. Volvió a Portugal. El Rey D. Manuel tenía informes desastrosos de su conducta y no le prestó atención cuando Magallanes quiso defenderse. El monarca le hizo observar que había partido de Azamor sin autorización de sus jefes y que era su deber reintegrarse a su puesto, si quiera fuese para responder, dando la cara, a las acusaciones que se le dirigían.

Actitud tan enérgica y severa puso al turbulento capitán en situación difícil. Acabaría por someterse a la voluntad de su señor; pero se le ocurrió pedir en mal momento una *moradía*, modesto aumento de sus haberes que en otra ocasión más oportuna le hubiera sido otorgado en el acto. El Rey le volvió la espalda.

Ya retornado a tierras africanas, Magallanes, con ciega terquedad, insistió en su petición, que denegó D. Manuel por segunda vez. Deseaba congraciarse, recobrar la estimación de su Rey, y escogía el peor camino. Su empeño por obtener la *moradía* es más inexplicable porque a la sazón alimentaba grandes proyectos. Después que Balboa hubo descubierto el Océano austral, Magallanes, que "era hombre experimentado en la mar y de mucho juicio", al decir de Herrera, supuso que para llegar a las Molucas había un camino más corto que el del cabo de Buena Esperanza. Había caído en la misma preocupación de los marinos españoles, que venían buscando un estrecho en el nuevo continente por el que debían comunicarse los dos mares. Verdad es que la pesquisa del soñado estrecho duraba desde hacía diez y ocho años y que los viajes de Díaz de Solís, que comprendían la exploración de las costas continentales hasta los 40 grados de longitud meridional, no habían dado, en este aspecto, el resultado apetecido. No obstante, Magallanes, que no ignoraba las tentativas y esfuerzos realizados por España, mantenía la ilusión del estrecho, alimentada por noticias que le enviaba desde la Malasia su amigo Francisco Serrano. Pero éste ¿qué podía saber? El Oriente no tenía comunicación ninguna con el Nuevo Mundo, aunque pudo haberla tenido en tiempos muy remotos. Tal vez lo recogido por Serrano de boca de los malayos era alguna tradición de antiquísimos contactos de los pueblos orientales con las tierras que España iba descubriendo. De todos modos ni Serrano, ni Magallanes, ni los españoles conocían

la inmensidad del Océano Pacífico, y por esto pensaban que el camino por poniente a las Indias orientales reduciría las jornadas de viaje.

Magallanes, que había navegado mucho y contaba con algunos conocimientos geográficos, se encalabrino con lo que le escribía Serrano desde Ternate, creyéndose el hombre destinado a descubrir el estrecho que los españoles no habían sabido encontrar. Con esta idea volvió a Portugal y propuso al Rey D. Manuel que le enviara con una flota a reconocer las costas del nuevo continente.

El monarca había seguido y estaba siguiendo con el más vivo interés el desarrollo de las exploraciones que realizaba España. Podíase decir que todo el litoral atlántico comprendido entre la península de Yucatán y el río de la Plata no tenía ya secretos cuyo descubrimiento pudiera causar sensación. De existir un estrecho, los españoles lo habrían encontrado — pensaba D. Manuel, — con mayor motivo habiéndolo buscado afanosamente durante más de tres lustros. Por otra parte, estaban explorando también las costas del mar de Balboa. Estimando el Rey por esto descabellados los proyectos de Magallanes, los despreció con una ligereza de la que pronto habría de arrepentirse.

Magallanes estaba muy poseído de su idea y era extremoso en sus pasiones. La poca atención merecida del soberano le exasperó hasta el punto de renunciar a la nacionalidad portuguesa. Puesto de acuerdo con Ruy Falero, un cosmógrafo de prestigio que le había alentado en sus proyectos, ambos huyeron secretamente de Portugal para venir a España, creyendo que el Emperador Carlos V aprovecharía sus servicios.

Mientras se estaba en negociaciones, que serían muy laboriosas, se instaló Magallanes en Sevilla, hospedándose en casa de Diego Barbosa, compatriota suyo y también algo pariente, que hubo de ayudarle en cuanto pudo, mientras le colmaba de agasajos. Barbosa tenía muy buenas relaciones en la ciudad de la Giralda, donde podía considerarse un personaje. Era comendador de la orden de Santiago y teniente de Alcaide de las atarazanas reales. El favor cordialísimo encontrado por Magallanes en la familia Barbosa terminaría en matrimonio: el comendador casó al capitán con su hija Beatriz.

Pero no todo iba a marchar viento en popa. El camino de Ma-

gallanes no estaría siempre sembrado de flores. Desde el primer momento él y Falero tropezaron con la resistencia sistemática de los técnicos oficiales a solicitudes de extranjeros. La Casa de Contratación no les fué propicia. Era una barrera de prevenciones difícil de superar, porque la convicción científica — si así puede llamarse — de los dos portugueses había de ser expuesta por éstos en términos muy vagos y farragosos, hasta parecer ociosa garrulería. Magallanes no era propiamente ni un hombre de estudios ni un marino, sino un capitán que, por azares de la guerra, había viajado mucho por el mar de las Indias, y Falero, pese a su reputación de matemático y astrólogo, por su locuacidad desbordada no parecía estar en sus cabales. Los dos portugueses habían llegado al convencimiento por vía de la intuición, pero ésta no era fácilmente comunicable a otros hombres muy pagados de su saber y amigos de la controversia.

Hubo, sin embargo, una excepción entre los oficiales encargados de examinar los proyectos de Falero y Magallanes: un factor llamado Juan de Aranda informó favorablemente, ofreciendo además su apoyo a los portugueses cuando éstos empezaban a desfallecer. Lo hacía por su cuenta y razón: más adelante les pediría, como recompensa por haberles ayudado, tener parte en los beneficios que rindiera su empresa.

Otro protector encontraron en el obispo de Burgos, éste más desinteresado, pero no menos animoso, que les fué muy útil. Y, por fin, gracias a los esfuerzos del prelado, de Aranda, de Barbosa y de otras personas influyentes que se prestaron a intervenir en sentido favorable, Magallanes y Falero pudieron ser recibidos por el Emperador a mediados de marzo de 1518. La entrevista tuvo efecto en Valladolid.

D. Carlos estaba previamente informado del proyecto de los portugueses, que conocía al detalle, y le costó poco decidirse, sobre todo después que Cristóbal de Haro, apasionado por la empresa, se ofreció a costear, con ayuda de sus amigos, una expedición que esperaba habría de reportar tanto provecho como gloria. Para despertar la ambición del Emperador, Ruy Falero, con el compás en la mano, pretendió demostrar que las islas Molucas pertenecían a España, por hallarse situadas dentro del hemisferio atribuido a la Corona española por concesión pontificia. El compañero de Magallanes podía equivocarse en sus cálculos; pero eso era lo de

menos una vez se hubiese conseguido arrancar del monarca las capitulaciones.

Éstas fueron firmadas el día 20 del citado mes de marzo. Todos los gastos corrían por cuenta de la Corona y desde aquella misma fecha Magallanes y Falero empezaban a percibir un sueldo igual para los dos. La misma paridad quedaba establecida para los derechos y honores. Se repartirían la dirección de las naves, los dos serían adelantados y gobernadores de las tierras que descubrieran y les correspondería la misma parte en los beneficios.

Mala cosa esta paridad para un hombre autoritario y absorbente como Magallanes. Toda dirección *in partibus* es ocasionada a conflictos. El mando supremo no es compartible y el cojo de Azamor lo deseaba todo y absoluto para sí. Era la suya una individualidad avasalladora, de las que saltan a la altura más eminente para sentarse en ella o para estrellarse antes de ocuparla: o la cumbre o el abismo, y en la cumbre una sola cabeza.

Transigió Magallanes con tener un adjunto porque esta era la voluntad de Carlos V, voluntad imperial inapelable, y ante una fuerza tan superior hubo de someterse; pero desde el mismo momento en que le fueron leídas las capitulaciones debió sentir como una humillación el que se le igualara con Falero, quien, por otra parte, como estudioso sedentario, no podía ser en la acción un buen jefe.

Las capitulaciones, con todo y llevar la firma del Emperador, no tuvieron la virtud de modificar la conducta que los oficiales de la Casa de Contratación venían observando con los dos portugueses. Continuaba la resistencia, ahora menos franca, aunque, como siempre, tenaz e irreductible. Los trámites para dar cumplimiento a lo convenido con D. Carlos llevaban paso de buey y surgían de continuo dificultades cuya superación costaba semanas y a veces meses de una lucha desesperada contra el expedienteo. Magallanes no tenía ninguna habilidad para crearse amigos; antes bien las turbulencias de su carácter impaciente y bronco hacían aumentar el número de sus contrarios, de modo que no podía poner los pies en la Casa de Contratación sin sentirse rodeado de voluntades hostiles.

Una nueva complicación vino a sumarse a las ya existentes. El Rey de Portugal, arrepentido de no haberse mostrado más be-

névolo con su capitán de Azamor, quería ahora atraérselo, temeroso de lo que pudiera hacer en provecho de España. Tuvo noticia de las capitulaciones de Valladolid y prendió de nuevo la llama en el rescoldo de sus celos, aunque precisamente en aquellos días se estaba gestionando su casamiento con la infanta doña Leonor, hermana de D. Carlos. El monarca lusitano encargó a su embajador que estorbara la empresa de Magallanes por todos los medios, y de este modo, por intrigas que se urdían en la misma corte, la organización del viaje cayó en nuevos atascos, de donde no podía sacarla el obispo de Burgos, que la había tomado bajo su patrocinio con singular empeño.

Se llegó incluso a decir que la vida de Magallanes y Falero peligraba. Para impedir que salieran de España con su flota, se llegaría, según la sospecha de los extremosos, al atentado personal. Esta voz corrió con ocasión de hallarse la corte en Zaragoza, donde tuvo lugar una nueva entrevista del Emperador con Magallanes y Falero. "Así andaban entrambos — escribe Herrera — a sombra de tejado, y cuando les tomaba la noche en casa del obispo de Burgos, éste enviaba sus criados a que los acompañasen."

La nueva entrevista de Zaragoza sirvió para que D. Carlos ratificara las capitulaciones y enviara un despacho a la Casa de Contratación con objeto de que se imprimiera más actividad en los preparativos para el viaje. Además, concedió a Falero y Magallanes el título de comendadores de Santiago.

Poco tiempo después empezaron a manifestarse serias desavenencias entre el capitán y el astrólogo. Empresa más desgraciada en su preparación no se había visto nunca. El conflicto de ahora, latente desde hacía mucho tiempo, se originaba en la presión ejercida por Magallanes, que no renunciaba a tener el mando único, y en la natural reacción de su adjunto al ver atropellada su autoridad.

Falero pudo darse cuenta, aunque tarde, de que no podría sostenerse al mismo nivel de su socio, porque éste tenía una personalidad que le abrumaba. De los dos era el más débil. Poco a poco, según se iba quebrantando la oposición encontrada entre los técnicos oficiales, es decir, cuando ya Magallanes empezaba a pisar terreno firme, el hombre autoritario y duro al que había unido su suerte bajóse el embozo y se mostró tal cual era. No quería igua-

les a su lado: quería subalternos. Sus iniciativas encontraban siempre el camino expedito y no admitían discusión. En cambio, las que partían del matemático, rebatidas en seguida con palabra tajante, no prosperaban nunca.

El temperamento bilioso y los nervios tensos de Falero estuvieron sometidos a las pruebas más crueles. Al principio se produjeron entre los dos jefes borrascosos altercados. Después el capitán, que despreciaba a su contrincante, adoptó el sistema de hacer siempre su voluntad, dejando sin contestación las protestas del postergado. Éste tenía que dejarle libre el paso para que no le empujara con violencia. Entonces buscó apoyo en los oficiales de la Casa de Contratación, a quienes no interesaba su querrela, y por esto le arrinconaron. No tenía amigos, aunque tampoco sabía seguir el consejo de las personas de juicio que se lo habían dado. Entregado a una constante excitación que le inutilizaba para la propia defensa, acabó por enloquecer.

Esta desgracia habría podido resolver la situación de Magallanes, dejándole como capitán mayor de la armada, cuyo mando ya no tendría que compartir con nadie. Pero una prevención misteriosa del Emperador lo impidió. Debían haber impresionado a D. Carlos las rencillas del portugués con los técnicos navales de Sevilla, y aunque defendió siempre a Magallanes, incluso contra los manejos del embajador de Portugal, nunca quiso dejarle en completa libertad, como si recelara él también alguna sorpresa. Cuando se enteró de que el estado de salud de Falero no le permitiría embarcar, quiso sustituirle con otro hombre de su confianza y escogió al veedor de la flota, Juan de Cartagena, que iba a tener asimismo el mando de un navío. Se estipuló de modo muy ostensible que Juan de Cartagena sustituía a Falero, viniendo a ser otro jefe de igual categoría que el capitán mayor, y el mismo Magallanes fué forzado a declarar que le aceptaba "como su conjunta persona". No lo haría sin reservas mentales. Este empeño extraño en mantener un igual al lado del jefe supremo había tenido consecuencias fatales y las tendría aún más terribles.

Las naves fueron compradas en Cádiz, siguiendo instrucciones de su majestad, por el factor Juan de Aranda. Eran cinco: la *Trinidad*, de 110 toneles; la *San Antonio*, de 120; la *Concepción*, de 90; la *Victoria*, de 85, y la *Santiago*, todavía más pequeña, viniendo a ser como un lanchón de pesca. Diez toneles equivalían

a doce toneladas. Las cinco carabelas estaban artilladas, pero aún se reforzaría su armamento propio con nuevos falconetes y lombardas gruesas. Lo mismo en la proa que en la popa se montaron castillos, obra muerta que se podía quitar y poner fácilmente.

El nombramiento de los mandos fué muy laborioso, dando motivo a que se reprodujera el antagonismo de Magallanes y la Casa de Contratación. Aquél quería rodearse de portugueses y distribuir los mejores puestos entre sus amigos; los representantes de la Corona, en este caso las autoridades del organismo naval que funcionaba en Sevilla, eran del parecer que, habiéndose preparado la expedición a expensas del Emperador, los mandos debían ser proveídos por ellos. Hubo por esta causa un forcejeo que había de aprovechar el embajador de Portugal para undir nuevas intrigas. Corrió la voz de que el Rey D. Manuel tenía dispuestas dos armadas para salir al paso de la de Magallanes, a la que atacarían dondequiera la encontrasen.

Mientras tanto los preparativos para el viaje habían sido otra vez estorbados, llegándose a deteriorar adrede el material y a poner en peligro de perderse uno de los barcos adquiridos. En torno de la personalidad de Magallanes se habían formado dos bandos y hasta el pueblo participaba en la discordia. El capitán mayor de la armada no encontraba personal subalterno para formar las tripulaciones. A pesar de haberse hecho pregonar en Sevilla, Málaga y Cádiz que se necesitaban marineros para esta expedición, fueron pocos los españoles que se presentaron. No hubo más remedio que cubrir la ausencia de españoles con venecianos, griegos, bretones, alemanes y genoveses. También abundaban los lusitanos, sobre todo entre la numerosa servidumbre doméstica del capitán, quien, además, no dejó pariente sin colocar en alguna de las naves.

En circunstancias tales, se comprende que Juan Sebastián Elcano, marino de inmejorables antecedentes profesionales, consiguiera fácilmente un empleo adecuado a su capacidad. Le nombraron maestro de la carabela *Concepción*, cargo que corresponde a la categoría de segundo de a bordo, o primer oficial. Y no era el de Guetaria el único vasco contratado: la marinería del navío *San Antonio* estaba formada casi exclusivamente por gente de Vizcaya y Guipúzcoa.

Por fin, después de mil peripecias, quedó la flota en condiciones de bajar por el Guadalquivir hasta Sanlúcar de Barrameda, donde acabaría de organizarse. La nave capitana, en la que iba Magallanes, llevando de piloto al portugués Esteban Gómez, era la *Trinidad*; la *San Antonio*, de más tonelaje que las otras, la mandaba el veedor Juan de Cartagena, sustituto de Falero, y la piloteaban Andrés de San Martín y Juan Rodríguez de Mafra, llevando también a bordo al contador Antonio de Coca; la *Concepción* tenía por capitán a Gaspar de Quesada, por maestro a Elcano y por piloto a Juan López Caraballo; en la *Victoria* estaban el tesorero Luis de Mendoza, capitán, y Vasco Gallego, piloto; por último, tomó el mando de la *Santiago* Juan Serrano.

No se regatearon ni el armamento ni las provisiones de boca, como tampoco las mercancías para rescates, que fueron cargadas en gran cantidad. Se trataba en su mayor parte de objetos de relumbrón, como vasijas de cobre, espejillos, peines, cuchillos, tijeras, veintenes, bonetes, diamantes falsos, campanillas y casca-beles. De estos últimos llevaban veinte mil. También hicieron buena provisión de paños de color, telas de bocacá, terciopelos y otras estofas, muy estimadas en Oriente.

Entre los instrumentos náuticos que facilitó la Casa de Contratación, se contaban un buen número de mapas hechos expresamente por el maestro Nuño García, seis pares de compases, veintitún cuadrantes de madera, siete astrolabios, treinta y cinco agujas de marear y diez y ocho relojes de arena.

Habiéndose previsto que el viaje sería largo, no se descuidaba detalle, pese a las disensiones ocurridas, lo que prueba que las autoridades del organismo sevillano sabían dominar sus pasiones ante el sentimiento del deber.

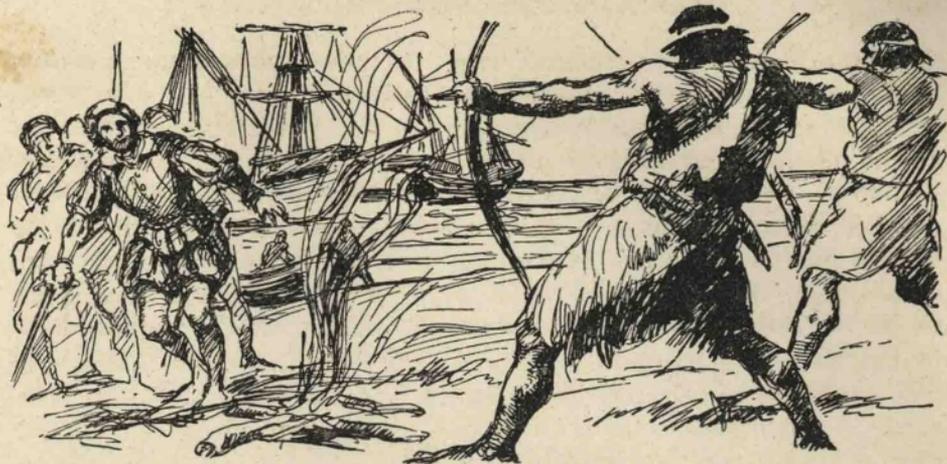
Magallanes embarcó también a dos esclavos que se había traído de la Malasia por si acaso conseguía llegar al codiciado archipiélago oriental. Eran un hombre y una mujer, él de Malaca, ella de Sumatra, y ambos podían servir de intérpretes.

Lo flota partió de Sevilla en la mañana del 10 de agosto de 1519. Los preparativos habían durado diez y ocho meses. Otro mes estarían los barcos detenidos en Sanlúcar. Era que Magallanes, impaciente por salir del hervidero sevillano, que le asfixiaba, dejaba el resolver las últimas dificultades para cuando estuvieran en aquel puerto, donde se movería con más libertad. Todavía en

la víspera habíase producido una reyerta entre adictos y contrarios del portugués, con efusión de sangre y el consiguiente escándalo de la gente sensata.

Bajo tan negros augurios, que no podían conjurar las salvas de artillería con que era anunciada la partida, las carabelas comenzaron a deslizarse suavemente por la superficie del río con una tragedia latente a bordo.





III

FRUTOS DE LA DISCORDIA

EN la primera etapa del viaje, agitada y sangrienta, la figura de Juan Sebastián Elcano pasa inadvertida. Cogió al vasco el torbellino pasional que estuvo a punto de llevar la expedición al fracaso; pero pudo salir incólume del mismo, gracias a que el papel que le tocaba desempeñar en el drama estallado a bordo de las naves era casi el de comparsa. ¿Porque así lo quiso su destino o de modo consciente y por propia voluntad? Elcano, por su experiencia amarga de la vida y por su ambición moderada, debía ser un hombre cauto. Desde un principio se entrega por completo a los deberes que le impone el cargo de maestro en la nave *Concepción* y se mantiene al margen de las pasiones precipitadas en torrencera. Es un espíritu sereno y fuerte.

Durante el mes de permanencia en Sanlúcar, ya se pudo observar que la discordia nacida en los tratos de Magallanes con la Casa de Contratación se continuaría en el viaje, ahora entre los elementos puestos en la flota por aquel centro oficial y los allegados del jefe portugués. Hubo en Sanlúcar desacuerdos y pugnas de

una manifiesta inconveniencia, que no eran sino anuncio de probables acontecimientos mucho más graves.

La armada, sin embargo, dió sus velas al viento, partiendo del citado puerto el 20 de septiembre. El 26 estaba ya en las Canarias, de donde, con repuesto de carne, pescado, agua y leña, salió el 2 de octubre, tomando rumbo sudoeste hasta llegar a los 27 grados de latitud norte. En este punto modificó Magallanes la dirección, dando lugar a que se produjera su primer choque con el capitán de la nao *San Antonio*, que era el veedor Juan de Cartagena. Éste pretendía que la derrota se ciñera estrictamente a las instrucciones recibidas en Sevilla. Magallanes quiso cortar desde un principio la fiscalización de veedor, que podía convertirse en vicio y dar al traste con la disciplina de los otros oficiales. Le contestó, destemplado, que no se cuidara del rumbo, pues su obligación era seguir, obedeciendo a las señales que diera la nave capitana, de día con una bandera y de noche con un farol.

El tiempo era bueno. Lo fué hasta el paralelo de Sierra Leona, durante quince días de navegación, para venir luego tres semanas de calma chicha, de una monotonía enervante. Sería por el estado de sus nervios que el capitán mayor tomó a mal el saludo que le dirigió cierta noche, desde su buque, el veedor Cartagena, a quien hubo de replicar con tanta altanería que el otro se abstuvo de saludarle en los días sucesivos.

Barruntos de tormenta. No se pasaría mucho tiempo sin que se oyera el retumbar del primer trueno.

Duraba todavía la calma y caían flácidas las velas de sus vergas cuando Magallanes dispuso que se reunieran a bordo de la *Trinidad* todos los capitanes y pilotos de los otros navíos. Era para hacerles determinadas observaciones sobre la derrota que se iba a seguir y sobre el modo de saludar al capitán mayor. El tiro directo a Cartagena dió en el blanco: el veedor, herido en su amor propio, había de protestar o, cuando menos, defenderse. El portugués apenas le dejó tiempo para despegar los labios. Agarróle por la pechera del jubón y dijo con voz terrible, que intimidó a todos los presentes: "¡Sed preso!"

En vano el atropellado requirió la ayuda de sus compañeros para prender a su vez a Magallanes. Todos estaban consternados. Intercedieron mansamente para que el veedor fuera perdonado;

pero el jefe se mantuvo inexorable: consentiría tan sólo en que Cartagena fuera trasladado a la nave del tesorero Luis de Mendoza, pero había de ser puesto de pies en el cepo y tomaba pleito homenaje a su guardador de que le devolvería preso cuando le fuese pedido. Se hizo así y quedó como capitán de la *San Antonio* el contador Coca.

Magallanes, evidentemente, dejándose llevar del rencor personal, había exagerado el castigo. Los alardes de energía, cuando no los motiva una causa justa, suelen provocar una reacción contraria a la perseguida, y así ocurrió esta vez. Los compañeros del veedor sintieron el aguijonazo de una afrenta que alcanzaba por igual a todos.

Continuó el viaje con vientos contrarios, tormentas fuertes y lluvias hasta la equinoccial, avistando al fin los navegantes las costas del Brasil, y el 13 de diciembre entraron en la bahía de Río de Janeiro. Allí se detuvo Magallanes quince días, hizo un poco de comercio con los indios, se proveyó de caza y frutas y relevó de la capitania de la *San Antonio* al contador Coca para dársela a su sobrino Alvaro de la Mezquita, que era sobresaliente a bordo de la *Trinidad*.

Llegados al río de la Plata, fué éste reconocido en toda su extensión por nuestros exploradores, que necesitaban cerciorarse de que el estuario no daba paso al mar austral, y el 31 de marzo entraba la escuadra en el puerto de San Julián, casi en la extremidad del continente. Comenzaba el invierno en aquellas latitudes y se dejaba sentir un frío intenso. Comprendió Magallanes que lo menos en cinco meses, hasta septiembre, los rigores de la temperatura no le permitirían bajar más al sur, y, por ofrecer el puerto de San Julián un excelente abrigo para los barcos, decidió invernar en él. Venían ya las naves quebrantadas por tres temporales consecutivos que hubieron de capear en las proximidades del Plata, y sobre todo la capitana reclamaba urgentes reparaciones. Pero, con cinco meses por delante, había tiempo más que suficiente para proveer a todo lo necesario.

Ahora bien: lo que podía faltar, al largo de tan prolongado interregno, sería el pan nuestro de cada día, es decir, el bizcocho de a bordo, y también el vino, que la baja temperatura hacía más apetecible. El lugar aseguraba la pesca, pero nada más: ni caza ni fruta.

La previsión más elemental aconsejaba disminuir las raciones de los alimentos que no podía dar el país. Magallanes hizo sus cuentas, y, de acuerdo con ellas, impuso un racionamiento razonable, aunque muy duro para los que tenían que sufrirlo.

Se construyó en la playa una casa de fábrica y se montó en ella la herrería que se necesitaba para reparar los barcos. El mejor modo de combatir el frío es entregarse a la actividad. Los españoles no estarían ociosos en San Julián. Pero el trabajo ocupaba sólo sus energías físicas, dejando libre el pensamiento, que podía divagar en un vagabundeo peligroso, con mayor motivo siendo las circunstancias desagradables en todos sus aspectos.

Juan de Cartagena continuaba preso, aunque, por haber observado Magallanes que el tesorero Mendoza le daba un trato benévolo, le hizo trasladar a la carabela de Gaspar de Quesada, donde estaba también Elcano. Ni el veedor soportaba el encierro con resignación ni sus compañeros le veían sufrir sin condolerse de su desgracia. Además, la invernada era muy cruda y las privaciones tenían a la gente con el humor negro. Ya Magallanes había sido invitado a retroceder el camino andado en vista de que no se encontraba el estrecho.

El primero de abril, Domingo de Ramos, el capitán mayor de la armada dispuso que se celebraran en tierra los oficios religiosos e invitó a todos los capitanes, oficiales y pilotos de los otros navíos a que fueran a comer con él después de la misa. Pero no saltaron a tierra ni la mitad de los hombres, siendo especialmente notada la ausencia de Gaspar de Quesada y Luis de Mendoza. Al almuerzo ofrecido por Magallanes sólo asistió el capitán de la nao *San Antonio*, su sobrino.

No era difícil adivinar que la turbonada estaba próxima. En efecto, al cerrar la noche, Quesada y Cartagena, que había sido libertado sin conocimiento de Magallanes, abordaron el barco de Mezquita con treinta marineros armados. El capitán del bajel esquivó su presencia y Quesada preguntó por él. La tripulación del barco asaltado mostrábase indecisa y temerosa. Quesada pretendía sublevarla. Dijo que ya los hombres de la *Concepción* y de la *Victoria* estaban sobre las armas; que el jefe de la flota, sobre ir perdido, porque el estrecho que buscaba sólo existía en su imaginación, les trataba a todos como a esclavos y abusaba de su poder; que él, Mendoza y Cartagena tenían el propósito de prenderle, y,

en fin, que era llegada la hora de obrar sin contemplaciones, poniendo término a una situación insostenible.

Ya la marinería de la *San Antonio* empezaba a ponerse de parte de los rebeldes cuando Juan de Elorriaga, el maestre, cumpliendo con su deber, conminó a Quesada a retirarse, llamándole traidor.

Sacó el ofendido un puñal y se abalanzó sobre Elorriaga, que hubo de cubrirse con los brazos para evitar el golpe. "No quedará por hacer lo que debe hacerse por lo que diga este loco", porfiaba el capitán de la *Concepción*. El leal maestre sacó del lance varias heridas, resultando inútil su gallardía, porque sus compañeros le abandonaron.

Mezquita se entregó, comprendiendo que toda resistencia hubiera sido locura.

Así las cosas, teniendo los rebeldes tres barcos en su poder, enviaron a decir a Magallanes que si no aceptaba la libertad del veedor y no prometía observar escrupulosamente las instrucciones que se le habían dado en Sevilla, le pondrían en el cepo, relevándole del mando de la flota. Debía, pues, venir a lo que cumpliera al servicio de Su Majestad. Si así lo hiciera, todos le aceptarían por jefe, le darían trato de señoría y le besarían los pies y las manos. Pero que no se pusiera terco, queriendo resolver el pleito por la violencia, porque ellos contaban con tres carabelas y los bateles de toda la armada; de modo que, puestos a reñir, él sería con seguridad el más perjudicado.

El portugués era, sin embargo, hombre de muchos recursos. Invitó a Quesada, Mendoza y Cartagena a que fueran a verle a su barco para buscar, juntos los cuatro, amigablemente y en buena armonía, una decorosa salida a tan violenta situación. Con esto no pretendía sino ganar tiempo, pues bien se le alcanzaba que sus enemigos no se dejarían engañar, viniendo ellos mismos a meterse en la ratonera. Llegaron nuevos mensajeros a decirle que fuera él a parlamentar con los sublevados, contestación que tenía ya prevista, y entonces, quedándose con el batel que había andado en aquellas diligencias, envió una carta conciliadora a Luis de Mendoza, que entregaría en propia mano uno de sus genizaros, hombre muy resuelto del que podía fiarse en absoluto. Era el tal un alguacil de intenciones aviesas y peores obras, llamado Gonzalo Gómez de Espinosa, que embarcó en un esquite, acompañado de seis ma-

rineros también cuidadosamente escogidos. Todos llevaban armas ocultas.

Llegaron Espinosa y sus sicarios a la nave *Victoria*, donde fueron recibidos por su capitán sin el menor recelo. El alguacil entregó la carta de Magallanes y Mendoza se dispuso a leerla con sonrisa socarrona. Pero no llevaba leídos ni los dos primeros renglones cuando Espinosa, rápido como el rayo, le atravesó el cuello de una puñalada. Cayó el agredido, y en el mismo momento uno de los acompañantes del alguacil le hendía la cabeza de un hachazo. El éxito de la empresa dependía de la rapidez de su ejecución. Y fué ejecutada limpiamente en un instante. Antes de que los tripulantes de la *Victoria* pudieran reaccionar, ya se les habían echado encima quince hombres llegados en el batel que Magallanes hubo de retener para este lance, más los compañeros de Espinosa, que ya estaban a bordo. La dotación de la *Victoria* quedaba vencida y su capitán yacía muerto sobre el puente. Los dos barcos que conservaba Magallanes en su poder, respondiendo a una señal convenida que se les hacía desde la carabela recobrada, se acercaron a la misma.

Quesada y Cartagena se encontraron de este modo en situación de inferioridad y no pensaron ni por un momento en afrontar el combate, que podía conducir a la destrucción de toda la flota. Su propósito era salir al mar y volver a España. Pero Magallanes tuvo buen cuidado de cortarles la retirada. Vigilaba con sus tres barcos la entrada del puerto y se mantuvo alerta toda la noche. Para que fuera más grave el aprieto en que se encontraban los rebeldes, la *San Antonio* sufrió un accidente que le hizo perder una de sus anclas. Entonces Quesada se dirigió a Mezquita para ofrecerle la libertad, pidiéndole que gestionara, en cambio, cerca de su tío el perdón de los complicados en el alzamiento.

Sólo quien no conociera al portugués podía alimentar semejante esperanza: *perdón* era una palabra que para Magallanes carecía de sentido. Mezquita desengañó a Quesada, porque conocía muy bien a su pariente, rencoroso y terrible en sus venganzas.

No pudiéndose hacer otra cosa, se convino en que las dos naves sublevadas se acercarían a la capitana, a ver si por un acto de sumisión espontánea se conmovía Magallanes, logrando así inclinarse a la clemencia. Quesada y Cartagena deseaban salvar la vida de los que se habían puesto de su parte. Para que no hubiera lucha,

Quesada aprovechó la noche, cuando la gente estaba durmiendo, y rogó a Mezquita que se pusiera en la proa de la *San Antonio*, al objeto de prevenir a su tío, en el momento oportuno, que no pretendían abordarle y que se abstudiese de disparar. Esta precaución no dió resultado. La carabela a bordo de la cual iban Quesada y Mezquita fué recibida a cañonazos y abordada después. “¿Por quién estáis?” preguntaban los hombres de Magallanes al saltar de un barco al otro. “Por el Rey nuestro señor y por el general de la armada” contestaban Quesada y sus oficiales. Y se rindieron sin ofrecer resistencia. La *Santiago*, donde estaba Juan de Cartagena, tampoco intentó defenderse.

El castigo de los principales culpables de la rebelión fué asunto de pocos trámites. Como primera providencia, Magallanes mandó trasladar a tierra el cadáver de Luis de Mendoza para que, a la vista de toda la gente, fuera descuartizado. De esta suerte se denigraba, haciéndose constar así en pregón que precedió al acto horrible del descuartizamiento, la memoria de un traidor. Gaspar de Quesada fué a su vez degollado y descuartizado también a continuación. Las dos operaciones hubo de ejecutarlas personalmente, para librarse de la horca, el sobresaliente Luis de Molino, amigo fraternal del condenado. Respecto a Juan de Cartagena, su muerte sería aún más espantosa: él y un clérigo llamado Pedro Sánchez de la Reina, partidario del veedor, serían abandonados en aquellas tierras inhóspitas, cuando llegara el momento de partir la flota, para que perecieran de hambre o a manos de los salvajes.

Se revelaba en estas sentencias la crueldad de Magallanes, que no admite paliativos. Se comprende que hubiese condenado a muerte a los promotores del alzamiento, como medida de rigor necesaria para mantener la disciplina. Todo lo demás es excesivo y acusa ensañamiento de venganza personal, como también un instinto sanguinario. Los descuartizamientos, el obligar a Luis de Molino a que fuese el verdugo de su capitán y la muerte lenta reservada para el veedor y el clérigo, son extremos que repugna la sensibilidad de nuestro tiempo y que tampoco tenían justificación hace cuatro siglos. El rigor inhumano de Magallanes destruye la ejemplaridad del castigo, porque se recrea y solaza en él.

Mientras duraba la internada en el puerto de San Julián, la pequeña *Santiago*, mandada por Juan Serrano, fué a descubrir veinte leguas más adelante, siempre en demanda del estrecho. No

tuvo suerte. Descubrió un hermoso río, que se llamaría de la Santa Cruz; pero luego, sorprendida por un temporal que le rifó todas las velas, rompiéndose además el timón, fué proyectada violentamente sobre la costa y se perdió. Sus tripulantes pudieron salvarse con la sola excepción de un negro esclavo del capitán, teniendo que regresar por tierra, lo cual pudieron hacer alimentándose con hierbas y mariscos durante largas jornadas. Desnudos, ateridos y hambrientos, llegaron a San Julián, desde donde Magallanes envió otra carabela a recoger los aparejos y mercancías de la encallada.

Los alrededores del puerto donde invernaba la expedición parecían despoblados. Sólo al cabo de dos meses de permanencia de los nuestros en el país, vieron algunos indios. Eran de una estatura descomunal y se cubrían el cuerpo con pieles de anta y de tapir, animales que debían abundar en el interior. Por lo visto, los habitantes de aquellos parajes, llamados por los españoles *patagones* a causa de sus pies disformes y desmesurados, debían dedicarse a la caza mayor. La piel del anta, hermoso animal cévido, corpulento como el caballo, era estimada por ellos como algo precioso, pues otra cosa no tenían para defenderse de la inclemencia invernal.

No se pudo mantener con ellos un trato regular. Se presentaron primero dos, después otros dos, luego cuatro, más tarde uno solo. Subían a los barcos, curioseaban, comían todo lo que se les daba, acabando por marcharse como habían venido, sin más razón que la de su capricho. Magallanes, admirado de su corpulencia, quiso retener a dos para llevárselos a España, y desde entonces no se presentó ninguno más.

Una noche los españoles vieron arder algunas hogueras a poca distancia de la playa. ¿Se habrían concentrado cerca de allí los patagones para darles un disgusto? Su proceder era sospechoso. Un pequeño destacamento de exploración se internó en la tierra. Nueve indios fueron encontrados cerca de los fuegos vistos, siendo su actitud de abierta hostilidad. Desde el primer momento, con una fiereza que contrastaba con la mansedumbre mantenida durante sus visitas a los barcos, acometieron a los nuestros. Iban armados de arcos como de media braza y disparaban flechas que tenían la punta de agudo pedernal. No eran menos terribles sus clavos y cuchillos de hueso.

Uno de los castellanos exploradores, marinero de la *Trinidad*, cayó muerto, atravesado por una flecha. Otros resultaron heridos. Finalmente los patagones huyeron, habiendo antes recogido a sus mujeres, que les esperaban detrás de unas colinas, y ya no se les volvió a ver, aunque Magallanes destacó al día siguiente a muchos de sus hombres con orden de matar a los salvajes donde les encontraran.

Finalizaba el mes de agosto y los barcos estaban ya en condiciones de emprender una larga navegación. Era llegado el tiempo de reanudar la marcha. Los mandos quedaban ahora distribuídos de la siguiente forma: capitán de la *Trinidad* y almirante de la armada, Fernando de Magallanes; capitán de la *San Antonio*, Álvaro de la Mezquita; capitán de la *Concepción*, Juan Serrano, y capitán de la *Victoria*, Duarte Barbosa. Este último había sido antes sobresaliente de la *Trinidad*.

A Juan Sebastián Elcano se le conservó en el puesto de maestro, aunque su barco, por ser el que mandaba Gaspar de Quesada, había tomado parte en el alzamiento. No debieron resultar, sin embargo, graves cargos para el de Guetaria cuando se le dejó sin castigo. Cierto es que Magallanes, necesitado de todos sus hombres y sobre todo de aquellos que por su pericia profesional mayores servicios podían prestarle, fué con ellos generoso y les perdonó, no por magnanimidad, sino por egoísmo. Elcano era, por su competencia y su temple moral, un elemento insustituible en pleno viaje. Por otra parte, no se contó entre los promotores de la rebelión ni apuntó en ella iniciativa alguna: le habían arrastrado los sucesos junto con los demás, siendo uno de tantos que, sin tener partido, tuvieron que someterse a la fuerza del número y a la autoridad del jefe más próximo. En el fondo de su conciencia, Elcano no podía estar conforme con muchos de los hechos que había presenciado, entre ellos los actos de crueldad del capitán portugués; pero se lo callaba, como era su deber de subordinado. Así pudo salvarse de las iras de Magallanes, más terribles que un huracán.

Al zarpar las carabelas del puerto de San Julián, se hubo de pasar por el trance doloroso de ver cómo se abandonaba en aquel desierto, sin esperanza de salvación, al veedor Juan de Cartagena y al clérigo Pedro Sánchez de la Reina, a quienes se entregaron unas taleguillas de bizcocho y varias botellas de vino para que

podieran subsistir algunos días. El tiempo transcurrido desde que fué dictada su sentencia pudo haber amenguado el agrio resentimiento que la inspiró si Magallanes hubiera sido otro hombre. Pero Magallanes era Magallanes. Las carabelas zarparon y los condenados quedaron en tierra, con el pensamiento puesto en la misericordia divina.

¿Cuál fué su destino? Sólo Dios lo sabe.





IV

EL ESTRECHO, CAMINO DE LA MUERTE

La perseverancia obtiene casi siempre su premio. El estrecho buscado con tanto tesón y al precio de todos los sacrificios iba a ser, al fin, encontrado. Magallanes, con una fuerza de voluntad elevada al heroísmo, que es el rasgo más pronunciado de su carácter y el más indiscutible de sus méritos, era capaz de encontrar el estrecho aunque hubiera necesitado rodear todo el continente. Obra de la voluntad, en un tiempo en que sus héroes la tenían gigantesca, eran los descubrimientos y lo serían también las conquistas. Convicción científica, respecto a la existencia de un paso entre los dos mares, no podía existir ninguna. Sin embargo, todos los descubridores españoles, desde Vicente Yáñez Pinzón a Juan Díaz de Solís, habían buscado el presentido estrecho, creyendo que era su mala suerte lo que les impedía encontrarlo. Se había producido en ellos como una revelación, que Magallanes no hizo más que recoger. Pero tuvo mejor fortuna que sus antecesores o les superó por la potencia volitiva de su alma.

Abandonado el puerto de San Julián el 24 de agosto, llegan las cuatro carabelas de Magallanes, dos días después, al río de la Santa Cruz, descubierto por Juan Serrano a costa de la pérdida

de su nave. También esta vez les azota el temporal y están a punto de naufragar. El lugar, por lo visto, es peligroso.

Pero estas contrariedades son para el capitán portugués un incentivo. Apenas se ha tomado un descanso para reponerse de su lucha con los elementos. Antes de seguir adelante, teniendo reunidos en su nao a los capitanes y pilotos de toda la flota, les comunica su resolución inquebrantable de llegar a las Molucas, bien sea por el estrecho, si lo encuentran, o retrocediendo para tomar la vía del cabo de Buena Esperanza. Lo que no hará nunca es volver a España fracasado. Vencer o morir, este es su dilema, que convierte en consigna.

La estancia en el río de la Santa Cruz, le sirve para proveerse de abundante pesca. El 18 de octubre reanuda la marcha y llega el 21 del mismo mes a una punta de tierra que llamará cabo de las Vírgenes. Se encuentra en los 52 grados de latitud sur y cree habersé internado en una bahía muy profunda. ¿Y si fuera el estrecho? El abra debe ser explorada, por lo cual manda a las naves *San Antonio* y *Concepción* que se adentren en ella, aunque no tanto que no puedan regresar a los tres días. Aquella misma noche sobreviene terrible tempestad.

A los tres días regresan la *San Antonio* y la *Concepción* sin que ninguna de las dos haya llegado al término de la cala. Se hace una nueva tentativa, encomendada ahora a un solo barco, que navega cincuenta leguas adentro y vuelve con la misma incertidumbre. Magallanes, cada vez más convencido de que ha dado con el estrecho, decide embocarlo con toda la flota. Han entrado en el mes de noviembre y se puede esperar buen tiempo en aquellas latitudes.

Pero surge una nueva dificultad. El mejor piloto de la armada, o, al menos, el que goza de más sólida reputación de entendido, es el portugués Esteban Gómez. Éste disiente del jefe, por entender que se han engolfado en una empresa superior a sus fuerzas. La exploración del estrecho puede llevarles muchos días y quedará luego por atravesar el otro Océano. Se ofrece, por consiguiente, la perspectiva de una muy larga navegación, inquietante por el estado de agotamiento en que se encuentran las tripulaciones y por la escasez de víveres, que bastarían, a todo estirar, para tres meses. Lo más razonable, opina Esteban Gómez, es regresar a España, para proveerse de una armada que reúna mejores condicio-

nes y permita terminar la empresa con ventura y menos riesgo. "Aunque tuviera que comerme los cueros de vaca con que están forradas las antenas, yo seguiré adelante hasta descubrir lo que tengo prometido al Emperador." Esta es la contestación de Magallanes a su prudente piloto. Magníficas palabras de un luchador que se ha propuesto no dar un paso atrás así le cueste la vida.

Pero la probabilidad de tener que comerse los forros de las antenas inquieta a los expedicionarios. No todos tienen el temple ni la envidia de su capitán mayor. Les ha impresionado el parecer de Esteban Gómez, gran navegante, y además vienen resentidos por lo que presenciaron en San Julián. Magallanes, que no deja un momento de observar a su gente, manda entonces pregonar en todas las naos que se apresten para la partida y que será colgado de una verga todo oficial o marinero a quien se sorprenda lamentándose de lo largo del viaje o de la escasez de alimentos. Este pregón tiene por efecto inmediato el cortar de raíz las murmuraciones.

Se emprende la marcha al día siguiente. El humor que predomina a bordo es como el paisaje de las orillas: áspero y helado. Llamará Magallanes Tierra de Fuego al país que ha descubierto, pero no es por la temperatura en él experimentada, sino por haber visto arder algunas hogueras distantes por la parte del sur.

Avanzan las carabelas por una angostura de una legua de ancho, que después se ensancha para volver a estrecharse, desembocando finalmente en una que parece bahía muy espaciosa, donde hay varias islas. Hasta aquí había llegado ya la *San Antonio*. Se puede seguir avanzando, pero ahora son dos los caminos que se ofrecen a los exploradores: de la bahía arrancan dos canales, uno de ellos con dirección sudeste, abierto entre montañas coronadas de nieve. El capitán portugués manda a la *San Antonio* a explorar este canal, que no le parece el de salida más segura. Él esperará tres días en aquellos parajes, que, por su escabrosidad y grandeza, considera los más hermosos del mundo. La *San Antonio*, que tiene por capitán a Mezquita y por piloto a Esteban Gómez, marcha a cumplir su misión.

Para entretener la espera, Magallanes recorre parte de la bahía. Navegando sin rumbo, ha tropezado con un banco de sardinas y de sábalos y distrae en la pesca más tiempo del que tenía calculado emplear en su excursión. Cuando regresa al punto don-

de debe encontrarse con el barco de su sobrino, han transcurrido ya los tres días que señaló de plazo y alguno más. No encuentra a la *San Antonio*, esperada luego inútilmente durante toda una semana. ¿Se habrá perdido? También es posible que Gómez haya sublevado la tripulación, aprovechando un estado de los ánimos propicio al desorden. La *Victoria* sale en busca del barco de Mezquita y vuelve sin noticias del mismo, forzando a Magallanes a movilizar toda la flota con el mismo resultado negativo.

Habría de pasar mucho tiempo para que se conociera la causa de aquella desaparición. Parece ser, sin embargo, que la *San Antonio* regresó dentro de los tres días señalados para su retorno, y, no encontrando a los otros barcos, Esteban Gómez, apoyado por el escribano Jerónimo Guerra, propuso a la marinería hacer rumbo a España, contra la voluntad del capitán Mezquita, que ordenaba esperar más tiempo en el punto indicado por Magallanes. Pero los otros deseaban perder de vista al portugués. Dispararon algunos tiros, a ver si eran contestados, eso por pura fórmula, porque no se dijera en España que se habían separado de la flota voluntariamente, y como objetara Mezquita con mucha razón que debía hacerse algo más antes de abandonar aquellas aguas, se produjo un lance personal entre él y su piloto. Esteban Gómez atravesó con su espada una pierna de Mezquita, resultando herido él también en una mano. Luego prendieron a Mezquita, acusado de haber sido consejero de su tío en los sucesos del puerto de San Julián. Nombróse a Jerónimo Guerra capitán de la nave y ésta regresó a España inmediatamente, llegando a Sevilla el 6 de mayo de 1521. Durante la travesía murió a bordo uno de los dos patagones capturados. El otro habíase quedado en la *Trinidad* y moriría igualmente por no poder soportar el cautiverio.

Magallanes entretanto ha dado por perdida a la *San Antonio* y hace lo posible por olvidarla. Continuará la exploración con los tres navíos que le quedan. Y si no le quedara más de uno haría lo mismo. Sigue avanzando por el estrecho, observando el derrotero que le señala la costa, que continúa siendo inhóspita. Ni árboles ni seres vivientes. Las sierras vecinas alcanzan alturas enormes, con cumbres siempre cubiertas por blanco capuz. Con frecuencia encuentran los navegantes ensenadas y ancones que les desorientan un poco. La línea costera es muy accidentada y peligrosa.

Aunque más peligrosos son los hombres, piensa Magallanes, a quien la ausencia de Mezquita tiene preocupado. Duarte Barbosa es ahora el único oficial en el que puede depositar toda su confianza. Los otros son todos castellanos y le aborrecen desde lo ocurrido en San Julián. Habrá alguno más o menos indiferente, como Juan Sebastián Elcano; pero adictos, incondicionales, Barbosa y nadie más. El portugués se da cuenta de su soledad y él mismo facilita a conciencia el aislamiento del mando, evitando que los capitanes, maestros y pilotos de la *Concepción* y la *Victoria* vengan a su nao. A ninguno de ellos dirige la palabra; da las órdenes por escrito; esquiva un contacto que podría dar motivo a la explosión. Pero no desfallece un momento. Viéndose a merced de sus enemigos, que son casi todos sus compañeros, en el desamparo de regiones desérticas, que ahora atraviesan cristianos por primera vez, ni vacila ni se doblega. Conserva intacta toda su energía, que es la de un titán.

Pedirá el parecer de sus subordinados por escrito, y contestándole, en razonada y respetuosa carta, el astrólogo Andrés de San Martín que deberían volverse a España después de encontrada la desembocadura del estrecho, él se mantendrá firme en lo dicho: "¡Adelante hasta las Molucas!"

Esta resolución es más de admirar porque ya han ocurrido diez y seis defunciones, producidas la mayoría por agotamiento o hambre.

Afortunadamente, los días son largos, diez y nueve horas de luz, que permiten avanzar por un estrecho de costas muy sinuosas y lleno, además, de cayos, islotes y arrecifes temibles. A bordo se echan de menos algunos elementos indispensables. Sobre todo faltan amarras.

Llevan ya veinte días navegando por el estrecho y han recorrido en él más de cien leguas. Están tocando a su término. Al salir de un recodo en que la costa dobla hacia el norte, encuentran el cabo, hito de sus afanes, que llamarán de la Victoria. Esto acontece el 27 de noviembre de 1520. La mar obscura y gruesa que se les presenta a la vista es seguro indicio de gran golfo. Pero no tiene Magallanes la menor idea de su inmensidad. De momento le preocupa avistar la punta de la costa opuesta. Se dirige hacia allí y la descubre, junto a una isla. Encuentra, pues, dos cabos en el sur, y en el acto los designa con los nombres de Cabo Hermoso

y cabo Deseado. La geografía se ensancha y aumenta su nomenclatura en la misma proporción.

Ya recorrido el estrecho de boca a boca, entrados en el mar que siete años antes había descubierto Balboa, nuestros navegantes, que echan mucho de menos la tierra caliente, ponen proa al nordeste para alejarse de unos parajes donde temieron morir de frío. El 18 de diciembre pasan por entre la isla de Juan Fernández y la costa de Chile, siempre batidos por un recio oleaje. Aunque no encontrarán en lo sucesivo nuevas tempestades, y por mantenerse el mar siempre muy manso, le llamarán Pacífico.

Ya están camino de Oriente por una vía que ocultaba el misterio multiseccular. Pero la extrema necesidad en que se encuentran malogra su júbilo. Los alimentos son repartidos a razón de una onza de bizcocho por cabeza; el arroz se guisa con agua del mar y la que tienen para beber se ha corrompido: es hedionda. Los hombres de a bordo van cayendo uno a uno, siendo escasos los que vuelven a levantarse. La resistencia humana está tocando a sus límites. Por un momento alumbra la esperanza en medio de la desolación de los espíritus: se ha encontrado una isla. Hallazgo inútil, sin embargo, porque no hay en ella nada, ni agua siquiera. En otra isla tropezada después acontece lo mismo. Son islas de donde está ausente la vida y merecen por esto el nombre de Desventuradas.

Magallanes modifica el rumbo con frecuencia. El estado de postración en que se encuentra su gente ha sensibilizado sus nervios de acero. El primero de marzo, estando a 13 grados de latitud norte, descubre otras islas más prometedoras, porque, cerca de la tierra, se ven saltar sobre el lomo de las olas muchas canoas que llevan una vela triangular hecha de estera de palma. Son las islas Marianas, evidentemente habitadas, donde los exploradores españoles esperan encontrar su salvación.

El primer encuentro con los isleños confirma a los tristes navegantes en sus ilusiones. Aquéllos acercan sus canoas a las carabelas y no tardan en rodearles. Invitados a subir a bordo, se muestran alborozados y empiezan a gatear por los costados de las naves, sin sombra de temor. Llegan constantemente nuevas canoas, porque la aparición en la Micronesia de barcos tan grandes excita la curiosidad de una gente primitiva, que no conoce del mundo otra cosa que la tierra en que ha nacido. La afluencia de

canoas aumenta por momentos y todos sus ocupantes quieren trasladarse a los navíos españoles, que se ven finalmente invadidos por una muchedumbre pegajosa y molesta. Los visitantes ofrecen lo que tienen: cocos, ñames y arroz, este último en pequeñas cantidades. Pero su presencia, por ser tantos, se hace intolerable. Se les quiere echar con procedimientos suaves, pero no se van; entonces se recurre a la fuerza, a los empujones, a los golpes. Este maltrato les irrita. No tardarán en volver para apedrear a los españoles desde sus canoas y hasta se llevarán un esquife de la *Trinidad*.

Bueno. Ya tiene Magallanes un pretexto para enviar a tierra parte de su fuerza. Además de recobrar la barquilla robada, hay que traerse a las naves todo lo que se encuentre comestible. Los españoles saquean las casucas de los isleños y las incendian después. El esquife es recobrado. Se hace aguada en la isla, cuyos habitantes se defienden a pedradas. El repuesto de agua y fruta, aunque ha costado una batalla, significa un alivio para la situación miserable de a bordo. Nada menos que once muertes lleva ocasionadas el hambre desde que se dejó la desembocadura del estrecho.

La navegación continúa. En los 9 grados 40 minutos de latitud norte, avistan nuevas islas, nombradas por Magallanes de San Lázaro. Pertenecen al archipiélago de las Filipinas, que es recorrido en parte por la flota. Ésta recalca, por último, en una isla pequeña, que sus naturales llaman Mazagua.

Ya es hora de ponerse en comunicación con las gentes que habitan esta parte del mundo. Magallanes no desea otra cosa, primero porque necesita proveerse de alimentos y después para informarse sobre la situación de las Molucas, término de su viaje y donde espera encontrar a su antiguo amigo Francisco Serrano, o Serrao, residente en Ternate. En Mazagua entra en relaciones con el reyezuelo de la isla merced a los buenos oficios de su esclavo Enrique de Malaca, que le sirve de intérprete. No se trata de ningún príncipe de cuento oriental. El régulo de Mazagua es un pobre diablo que vive en una choza, aunque cuenta con algunos miles de vasallos, y a quien tampoco sobran las cosas de comer. Pero, en prueba de amistad, entrega cuatro cerdos, tres cabras y una modesta cantidad de arroz. Es poco para lo que los españoles necesitan. El cacique, comprendiéndolo así, se ofrece entonces para servir de guía a Magallanes hasta Zebú, isla muy rica,

según dice, donde abundan los víveres y el oro. Tan generoso ofrecimiento es aceptado en seguida.

Embarcan y ponen rumbo al norte, para pasar junto a la isla de Seilani, mucho mayor que la de Mazagua, y, siguiendo la línea de su costa, llegan a un lugar donde les coge la noche, que han de pasar capeando. A la mañana siguiente, después de navegar unas doce leguas, embocan un canal formado entre dos islas, Mactán y Zebú. Entre esta última y Seilani, mirando al norte, señala el guía una tierra muy alta, de la que dice que es la más rica de todas. Pero adonde se dirigen es a un poblado de Zebú, cuyo señor está emparentado con el de Mazagua.

La aparición de las naves en la playa produce entre los habitantes de la ciudad — si así puede llamarse el agrupamiento de unos centenares de albergues miserables — un extraordinario revuelo. Más de dos mil guerreros salen, armados de lanza y pavés, a cerrar el paso de los intrusos. Pero el régulo amigo se hace conducir a tierra y se entrevista con su pariente, a quien dice que los españoles son gente de paz y que no pretenden otra cosa que cambiar sus mercancías por los productos del país.

El señor de Zebú no se niega a contraer un compromiso comercial con los recién llegados, pero ese compromiso ha de ir precedido de una ceremonia extraña que impone la tradición. Se trata de que se enfrenten los personajes principales de las dos partes contratantes para hacerse sangrar en presencia de sus inferiores. Cada uno ha de probar la sangre del otro, aunque sea sorbiendo unas gotas solamente. Así quedan sellada la paz y abierto el camino para el comercio.

Se comunica a Magallanes la condición impuesta por el reyezuelo de Zebú. El portugués acepta dejarse hacer una tajadura en el pecho y catar la sangre de su nuevo amigo. Se prescinde, sin embargo, de este ritual enfadoso en consideración a la buena voluntad del jefe cristiano, quien, en señal de júbilo, hace tronar la artillería de sus naves. Tal vez el motivo verdadero de las salvas sea el propósito de infundir miedo con una demostración de poder. Los de Zebú, que no han oído cañonazos en su vida, no pueden dejar de asustarse, como en efecto sucede.

Y empieza en seguida el intercambio. Los indígenas entregan gallinas, cerdos, cabras, arroz, mijo, cocos, ñames y otras frutas; los españoles corresponden con espejillos, collarines de vidrio, cas-

cabeles y otros objetos de escasa utilidad y ningún valor positivo. El comercio, de este modo, viene a ser un puro fraude; pero ¿cuándo ha dejado de haber engaño en su práctica?

La amistad de Magallanes con el señor de Zebú, que se llama Hamabar, progresa rápidamente, no siéndole difícil al portugués convencer a su nuevo amigo de que debe recibir la gracia del bautismo, que le haría entrar en la religión de Cristo, la única verdadera. Para la ceremonia, se levanta en la playa una amplísima tienda de campaña, montada con las velas de los barcos, y se construye un altar. A la misa asisten todos los españoles, Hamabar y su familia, el cacique de Mazagua y numerosos indígenas. Todos éstos reciben el sacramento bautismal y escuchan con devoción una plática del sacerdote, que traduce a su manera Enrique de Malaca.

Las gentes de las islas visitadas por los españoles en el Pacífico, pese a sus costumbres primarias, parecen de más entendimiento que los indios del Brasil y de la Patagonia. Son menos salvajes y tienen un sistema de gobierno que les permite vivir una existencia ordenada. Llevan los cabellos muy largos y visten con extrema sencillez: unas bragas sumarias de algodón y sombreros altos de palma. Los señores se distinguen por su mejor atavío, que, sobre todo en las fiestas, se compone de telas traídas de la China.

Magallanes adquiere noticias de que en la isla se producen algunas de las especias que busca, particularmente la canela y el jengibre. Por consiguiente, en su deseo de facilitar las transacciones con los indígenas, instala en tierra una tienda que vendrá a ser como un centro de contratación. No es que pretenda permanecer en el país mucho tiempo, porque ha sabido que Borneo es mejor isla y a ella piensa trasladarse cuando haya bien provisto de víveres sus navíos. Zebú entretanto debe sujetarse a una razonable especulación.

Pero se produce un conflicto, originado en la vehemencia del jefe de la flota, que tiene una idea exagerada de su poder. Resulta que en Zebú, además de Hamabar, hay otros régulos, cuyas relaciones entre sí no son nada cordiales. ¿Podía ocurrir de otro modo entre potencias vecinas? Magallanes entiende que la isla estaría mejor gobernada por un solo señor y quiere que sea Hamabar, su amigo, quien señoree en ella. A este efecto, invita a los

otros reyezuelos a someterse a su protegido, siquiera por haber sido el primero en hacerse cristiano. Dos de los invitados, sensibles a la amenaza de un castigo, se dejan convencer y rinden homenaje al convertido Hamabar; pero otros dos ni tan sólo contestan a las conminaciones de Magallanes, desprecio que hiere a éste en lo vivo y le induce a enredarse en una guerra estúpida.

Empieza por incendiar un poblado de los rebeldes y les envía un nuevo mensaje para prevenirles sobre las graves consecuencias de una obstinación que a él le parece insensata. Los otros siguen dando la callada por respuesta. La impertinencia del advenedizo debe haberles irritado. Disimulan, sin embargo, su cólera y acechan la oportunidad de tomar la revancha. Magallanes arma tres bateles con toda la gente disponible de sus naves para repetir el ataque, aunque Hamabar, que conoce la fuerza de sus enemigos, le aconseja una conducta más prudente. Uno de sus capitanes, Juan Serrano, tampoco ve con buenos ojos que se malgasten energías en una aventura peligrosa cuyo provecho no alcanza a comprender, y ruega a su superior que, al menos, no comprometa en la misma su seguridad personal, pudiendo confiar a otro el mando de los bateles. Le recuerda igualmente que las naves quedan desamparadas, pues no han dejado en ellas sino los enfermos, temeridad que puede costarles muy cara. Pero el portugués está ya en el disparadero: una vez tomada una resolución, es en vano que se pretenda detenerle.

Hamabar, viendo el resultado negativo de sus consejos, toma la precaución de acompañar a Magallanes con un millar de sus soldados, embarcados en canoas, y todos juntos se dirigen a la residencia de uno de los señores que no han querido someterse.

Faltan todavía dos horas para que amanezca. Sería insigne locura atacar de noche, como se lo propone Magallanes, porque el enemigo, según informes que ha podido adquirir Hamabar, tiene excavadas grandes zanjas, con estacas clavadas en el fondo, sobre las que podrían caer los asaltantes, muriendo de este modo ensartados la mayoría.

El buen Hamabar es un amigo leal y desinteresado. Se ofrece para ser él, con sus hombres, el primero en entrar en combate. Pero Magallanes rechaza este gesto generoso. Que tenga paciencia el de Zebú. Debe permanecer a la expectativa, con los suyos, y no intervenir en la lucha sino cuando se le avise. De esta suerte

podrá ver cómo pelean los cristianos y tomar ejemplo de su ardimiento, agilidad y destreza.

El ataque se inicia al alborear el día. El portugués deja una guardia de cinco hombres en los bateles y desembarca con cincuenta arcabuceros y ballesteros, que marchan en derechura hacia el poblado. Sus habitantes han huído, hecho que hace suponer a Magallanes que el enemigo rehuye el encuentro. Aunque no es eso. Están los españoles empezando a prender fuego en los albergues cuando se ven furiosamente acometidos por una muchedumbre de indígenas que parecen brotados de la tierra. Son dos o tres mil lo menos y no parecen impresionados por el tronar de los arcabuces. Cargan con un denuedo inesperado y saltan sobre sus caídos para buscar el cuerpo a cuerpo. Pero esto no tendría importancia si no se produjera una nueva sorpresa: por el lado opuesto a la dirección que lleva el ataque de los contrarios, es decir, a la espalda de los españoles, aparece otro enjambre de guerreros animados por idéntico fuego combativo. Los nuestros tienen que dividirse para atender a los dos frentes y evitar el cerco. Aunque el enemigo empuja con tal ímpetu que han de volver a juntarse.

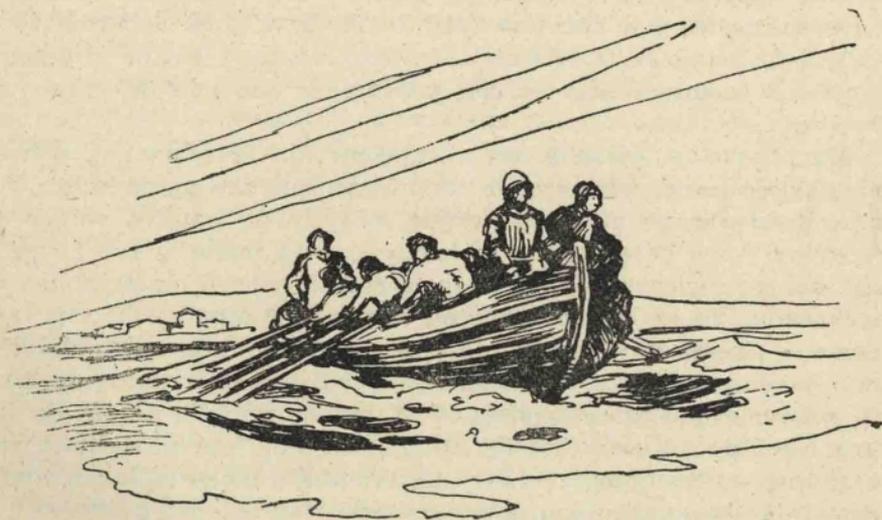
Magallanes empieza a ver comprometida la situación, sobre todo cuando sus arcabuceros le comunican que han agotado la pólvora. Retirarse no es fácil, porque la retirada implica volver a embarcar y los botes no están tampoco a la mano. ¿Qué hacer? Algunos españoles yacen en el suelo con la cabeza materialmente machacada. Ya los arcabuceros no disparan y este silencio de las armas de fuego es interpretado por el enemigo como una debilidad, que le enardece. ¿Y Hamabar? ¿Qué hacen Hamabar y sus mil soldados que no intervienen? Hamabar cumple al pie de la letra las órdenes recibidas de Magallanes: si éste no solicita su auxilio, se estará quieto, como si en la batalla no se hallaran comprometidas la continuidad de su señorío y su salvación.

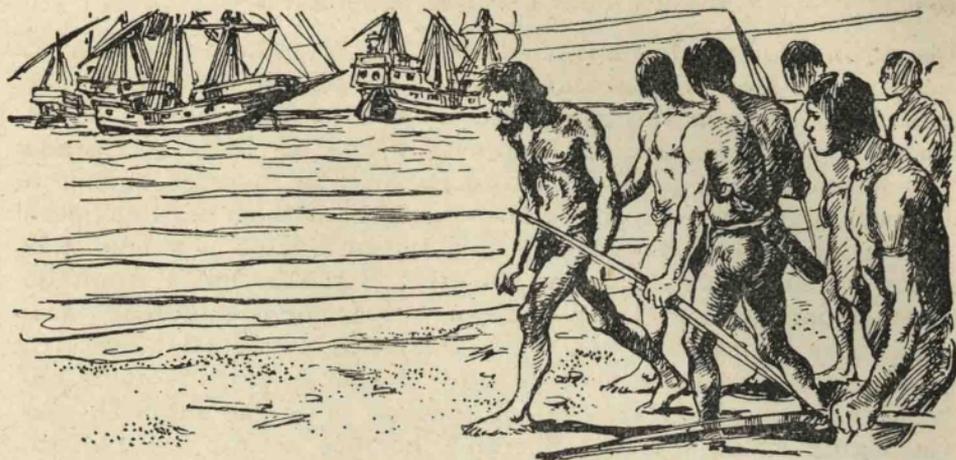
Una piedra disparada con fuerza de coloso rompe la celada de Magallanes, haciéndole vacilar. Todavía no se ha repuesto del golpe cuando una flecha se le clava en un muslo. Sin duda le tiran a él de preferencia, pues se suceden las pedradas y los flechazos certeramente dirigidos contra su persona. Al fin le derriban. Un salvaje salta sobre él y le entierra su lanza en el vientre.

Es en este momento, al ver caído a su protector, cuando Ha-

mabar se decide a intervenir. Su auxilio tardío sirve al menos para que puedan embarcar los españoles, que no tienen tiempo ni para recoger el cuerpo de su infortunado capitán. Una vez logran verse metidos en los botes, reman con toda su fuerza para alejarse del lugar que ha sido teatro de su derrota. Allí quedan sin vida Fernando de Magallanes y otros compañeros, entre ellos el capitán de la nave *Victoria*, Cristóbal de Robelo, todos ellos víctimas de una funesta porfía. ¡Pero ya está hecho!

Este ha sido un día aciago que recordará la historia: 27 de abril de 1521.





V

BORNEO

La muerte de Magallanes dejaba a la armada sin cabeza. Una demostración de que los españoles habían olvidado sus rencores contra el portugués y de que sintieron la pérdida como la de un jefe respetado, fué su conformidad para que le sustituyera en el mando otro lusitano, sólo por recaer la elección en un hombre a quien el finado había distinguido con su confianza. Duarte Barbosa, el elegido para capitán mayor, no tenía otro mérito. Más indicados estaban para dirigir los destinos de la flota el prudente Juan Serrano y aquel callado maestre de la *Concepción*, el mejor de todos como marino, según se demostraría después. Pero el sacrificio de Magallanes, que, no obstante su esterilidad y el haberse debido a una obstinación temeraria del propio sacrificado, se recordaba como un acto de heroísmo edificante, ponía en auge a los portugueses. Portugués era también Luis Alfonso, nombrado capitán de la *Victoria* para sustituir a Cristóbal de Robelo.

Por lo que se refiere a Duarte Barbosa, no tardaría en presentarse la ocasión de comprobar su ineptia para un cargo que ha-

bía alcanzado tan de improviso. Estaban deliberando los capitanes sobre si les convenía marcharse en seguida de Zebú o esperar noticias del régulo Hamabar, cuando éste les hizo saber que deseaba obsequiarles con un banquete y que les tenía preparada una hermosa joya para el Rey de España. El mensaje agradó a Barbosa, partidario de que se aceptara el convite en seguida; pero puso en guardia a Serrano, menos impresionable y mucho más cauto que el portugués. Según Serrano, Hamabar había resultado vencido por sus contrarios de Zebú, y era, por consiguiente, sospechosa su invitación a una fiesta. Fué testigo presencial, por otra parte, de la derrota de los españoles, lo cual fatalmente debía haberle inducido a retirarles su estimación. ¿Por qué entonces quería seguir agasajándoles? Serrano, hombre astuto y perspicaz, temía una emboscada. No era difícil que Hamabar y sus vencedores se hubiesen puesto de acuerdo para jugarles una mala partida. Dos hipótesis, igualmente aceptables, cabían en la situación. Primera: que Hamabar, cautivo de los otros señores de Zebú, fuese en manos de estos últimos un instrumento de engaño para llevar a los españoles a una ratonera, y segunda: que, decepcionado el régulo amigo después de haber visto morir a Magallanes, se hubiera concertado voluntariamente con los otros para apoderarse de las naves. Antes de exponerse a ser víctimas de una traición, muy verosímil dadas las circunstancias del convite, proponía Serrano hacer una prueba, de modo que les fuera posible saltar a tierra en la seguridad de que no serían burlados.

Barbosa era un impulsivo y no tenía imaginación. Despreció los consejos de Serrano, olvidando que si los hubiese seguido Magallanes no habría sacrificado su vida sin necesidad. Y atribuyó a cobardía una reserva inspirada en la prudencia que ha de acompañar siempre al jefe responsable. En la expedición no había cobardes, aunque otro fuera el parecer de Barbosa, demasiado engrdeído por su exaltación al mando supremo, y Serrano quiso demostrárselo saltando el primero a los bateles.

Todavía le faltaba a Barbosa complicar más las cosas con una nueva necesidad, que fué la de obligar por la fuerza al esclavo Enrique de Malaca a que le acompañara a la fiesta. El malayo estaba herido y yacía quejumbroso en su jergón. Se resistió a levantarse, aún sabiendo que los españoles no disponían de otro intérprete para entenderse con la gente de Zebú. Su resistencia exasperó al

capitán mayor, que hubo de maltratarle de palabra y de obra, llamándole perro y azotándole como si hubiera sido realmente una bestia.

Enrique de Malaca, maltrecho y ofendido, acompañó a los invitados al banquete. Lo que no se sabe es si fué con ellos leal. El maltrato de que se le había hecho objeto hace suponer que pudo maquinarse alguna venganza. Poseía sin duda, como todas las gentes de su raza, el arte del disimulo. Era un asiático. Pero ¿acaso la traición de que iban a ser víctimas los españoles no estaba preparada con anterioridad a su nuevo desembarco? Pudo intervenir en ella el malayo a última hora, aunque de todos modos la catástrofe se habría producido igualmente.

Asistieron a la fiesta, donde les esperaba una muerte horrible, veintisiete de los nuestros, con Serrano y Barbosa a la cabeza. Hamabar les tenía preparado el trágico banquete en unos palmares, lugar muy bien escogido, porque permitía mantener ocultos a los asesinos. Cuando los españoles estaban más descuidados, por haber visto que el régulo de Zebú les recibía con su efusión acostumbrada, salieron de sus escondites, sedientos de sangre, centenares de salvajes, que se lanzaron en tromba sobre los comensales del banquete, siendo degollados todos menos uno, a quien quisieron guardar vivo para preparar una nueva traición. El único español salvado de la matanza era Juan Serrano.

Los que se habían quedado en las naves se enteraron de lo ocurrido porque vieron arrastrar por la playa los cadáveres despedazados de sus compañeros. Los salvajes los arrojaban al mar. Serrano apareció desnudo y maniatado, con fuerte escolta, y dijo a gritos que los de Zebú pretendían cambiarle por dos piezas de artillería. ¡Pobre Serrano! De sobras sabía él que su rescate se hacía imposible. Él mismo aconsejaba a los suyos que le abandonasen y que huyeran sin perder momento, pues no estaban seguros ni en los barcos. Entendiéndolo así también los de a bordo, aunque les sangrara el corazón al dejar a un hermano en trance tan terrible, dieron las velas al viento, sin detenerse a pensarlo. Ya estando en marcha, aún alcanzaron a ver cómo el triste capitán de la *Concepción* era de nuevo arrastrado hacia el caserío. Poco después se oyó un clamoreo estremecedor: probablemente acababa de consumarse su sacrificio.

Desde Zebú se dirigieron las tres naves a Bohol, isla situada en

los 9 grados 30 minutos. Podían pasarse los exploradores toda su vida sin salir del gran archipiélago filipino, que cuenta las isletas por millares y es un laberinto verdadero. Nada sabían aún de sus grandes tierras, que ni siquiera llegaron a descubrir: Luzón y Mindanao. Buscaban ahora un refugio para reorganizarse y hacerse otra vez con bastimentos, de los que siempre sufrían penuria. Además, eran pocos hombres para tripular tres barcos. Sumadas las bajas tenidas desde el paso del estrecho, unas a causa del hambre, otras en la batalla de Zebú y los veintisiete asesinados en el banquete de Hamabar, alcanzaban la cifra de cincuenta y cuatro. Sin contar los desaparecidos durante el recorrido por el Atlántico ni la defección de la nave *San Antonio*, que llevaba mucha gente a bordo por ser la de más tonelaje.

Llegados a Bohol, que era como considerarse a salvo de los peligros afrontados en Zebú, decidieron los expedicionarios, en consejo de oficiales, quemar la nave más vieja, para aprovechar las otras dos sus tripulantes, así como sus pertrechos, armamento y jarcia. La nao sacrificada fué la *Concepción*. Después nombraron capitán mayor al portugués Juan Caraballo y dieron el mando de la *Victoria* a Gonzalo Gómez de Espinosa, aquel alguacil que había dado muerte a uno de los jefes rebeldes en los sucesos del puerto de San Julián.

¿Y Juan Sebastián Elcano? Continuó en su puesto de maestro. Sorprende que sus compañeros tardaran tanto tiempo en distinguirlo de los demás. ¿A qué podía obedecer la relegación sistemática del vasco? Tal vez se debiera a intrigas de los portugueses. Pudo también Elcano ser malquisto por éstos a causa de haberse encontrado en el navío de Gaspar de Quesada cuando la rebelión contra Magallanes. O entendía él que por este solo antecedente era lo discreto continuar donde siempre estuvo, para que no se removiera lo pasado. De todos modos, se observa que seguían prevaleciendo los compatriotas, parientes y amigos del almirante muerto: primero los portugueses Duarte Barbosa y Luis Alfonso; ahora Caraballo y Espinosa.

En Bohol estuvieron pocos días, debido a que en esta isla escaseaban las provisiones de boca. Navegando sin rumbo fijo, fueron a recalar en Quepit, o Quepindo, donde tampoco encontraron nada de comer. De allí tuvieron que pasarse a otra isla, de la que distaban 112 leguas, donde al menos les fué posible orientarse

mejor: les indicaron los nativos la tierra de Paragua como la más abastecida de víveres. Y, en efecto, en Paragua pudieron adquirir arroz en abundancia a cambio de sus oropeles y abalorios.

Querían ir a Borneo, la mayor de las islas de la Sonda, de cuyas riquezas habían oído decir maravillas. Ahora que tenían asegurado lo más importante, que era el pan nuestro de cada día, o algo equivalente, pensaban otra vez en las especias y drogas de la Malasia. En las islas ya visitadas no faltaban indicios de estos regalos de la naturaleza. Las muestras de jengibre y canela que pusieron los indígenas ante sus ojos, habrían removido toda su codicia si entonces no les apretara tanto el hambre.

Les condujo a Borneo un práctico moro contratado en Paragua. Borneo es una isla muy grande, que tuvieron que costear navegando siempre muy cerca de la orilla, porque decía el práctico que era el sistema más seguro de sortear los bajíos. Les resultaba casi obligada, por consiguiente, la contemplación del paisaje, que no invitaba a la esperanza. "Paisaje de los comienzos del mundo", dice uno de los *globetrotters* modernos, el escritor viajero Paul Morand. "Esta costa pegajosa, siniestra, lentamente rellena; este fango sin nombre, graso de infusorios; esta triste esponja sobre la cual llueve todo el año — salvo algunos días en diciembre; — esta isla infestada de ladrones, de panteras negras, de serpientes nagas..."

Los primeros europeos que vieron este paisaje repelente fueron los exploradores españoles del siglo XVI. Fondearon a tres leguas de la ciudad, debido al poco fondo de la bahía, y al día siguiente recibieron la visita de unos embajadores del rey malayo, llegados en unas fustas que tenían las proas doradas y rematadas con cabezas de animales fabulosos. Aquí empezaba el Oriente a desplegar su pompa. Acompañaba a los embajadores una brillante escolta de alabarderos, con muchas banderas y plumajes y música de atabales y trompetas. Los nuestros se creyeron obligados a contribuir al estrépito con salvas de artillería.

Entenderse con la embajada no era cosa fácil. Ya los españoles no disponían del intérprete Enrique, que tan útil les había sido en este menester. Pero los enviados del rey de Borneo pudieron sacar en limpio de su difícil conversación con Caraballo y Espinosa, que los nuestros sólo querían rendir homenaje a su señor,

en nombre del Emperador Carlos V, y hacer luego un intercambio de mercaderías, seguramente ventajoso para ambas partes. Enseñaron los españoles lo que tenían y enviaron al rey, para halagarle, una capa de terciopelo carmesí, una silla guarnecida de brocado, varias prendas de vestir y una copa de cristal, así como una escribanía y cinco manos de papel; pues observaron que los de Borneo escribían en cortezas de árboles. Esta cortesía fué correspondida por Siripada, el príncipe de aquella tierra, quien invitó a los nuestros a visitarle en su palacio.

Gonzalo Gómez de Espinosa y otros ocho españoles escogidos entre los más presentables fueron los designados para aquella visita protocolaria, para cuya descripción acudimos a la referencia de uno de nuestros clásicos, el historiador López de Gómara. Dice éste que doce lacayos acompañaron a Espinosa y sus compañeros, montados en elefantes, por unas calles que tenían las casas de madera y estaban llenas de hombres armados con espadas y adargas. Llegados a Palacio, "subieron a la sala, do estaban muchos caballeros vestidos de seda de colores, que tenían anillos de oro con piedras y puñales con cabos de oro, piedras y perlas". Les hicieron sentar sobre mullida alfombra mientras se anunciaba su visita al soberano. "Había más adentro otra cuadra entapizada de seda, con las ventanas cubiertas de brocado, en la cual estaban hasta trescientos hombres de pie y con estoques, que debían ser de guarda. En otra pieza comía el rey con unas mujeres y con su hijo." Servían la mesa damas solamente; un maestresala permanecía inmóvil como una estatua junto a su señor. "Viendo los españoles tanta majestad, tanta riqueza y aparato, no alzaban los ojos del suelo y hallábanse muy corridos con su vil presente. Hablaban entre sí muy bajo de cuán diferente gente era aquella que la de Indias y rogaban a Dios que les sacase con bien de allí." Interrogados por un gentilhombre, contestaron como supieron; su contestación fué trasladada a otro palatino, quien a su vez se la pasó a un tercero y éste a un cuarto, que con una cerbatana, o trompetilla, la hizo llegar hasta el oído del príncipe a través de una reja. Todo esto en medio de un respetuoso silencio. Hecha la presentación de los visitantes, con reverencias que Espinosa y los suyos ya se traían aprendidas, trataron de cambiar unas palabras con Siripada, quien se cansó en seguida de no entender su modo de hablar, aunque quiso obsequiarles con una colación de canela y

clavos confitados. Después les envió al palacio del gobernador de la ciudad, donde les fué servido un banquete de treinta platos, cada uno con un vino diferente, aunque sacados todos del arroz. "Había lámparas de aceite y blandones de plata con hachas de cera. El servicio fué todo de oro, plata y porcelanas."

Los nuestros, aunque deslumbrados y precisamente a causa de su admiración, sentíanse poco seguros en una ciudad tan grande. Ellos, ante la magnificencia y el poder del rey Siripada, no eran más que un puñado de pobres diablos. Habían visto algunos miles de soldados armados con lanzas y alfanques largos como espadas, que se cubrían pecho y espalda con conchas de tortuga, todos ellos de aspecto imponente. De modo que, aun recibiendo nuevos regalos del rey, entre ellos varias piezas de damasco de la China, acordaron ponerse más a distancia del peligro y estar siempre dispuestos para la retirada.

Era de sentir, en consideración a que el suelo de Borneo, que producía canela, azúcar, benjuí, jengibre, alcanfor, mirabolanos, clavo, oro y diamantes, parecíales la tierra pródiga que se habían prometido. Pero ahora conocían ya la situación exacta de las Molucas, por informes adquiridos en el mismo Borneo, y estaban seguros de llegar al término de su viaje.

Viéndose en la necesidad de calafatear y repintar los barcos, quisieron proveerse de cera y aceite de pescado, pues no tenían brea ni resina de ninguna clase para sustituirla, y enviaron a la ciudad a cinco marineros con la comisión de adquirir aquellas substancias. Los comisionados no regresaron. Un hecho semejante habíase producido días antes con dos griegos desembarcados sin autorización de sus jefes.

Recelosos como andaban los nuestros, estas desapariciones tenían de alarmarles por fuerza. Además, vieron tres juncos, surtos a media legua de las naos, que les pusieron en sospecha de una celada. El junco era un barco velero de bastante capacidad, el mayor de los usados en Oriente. En los juncos descubiertos por los españoles iban muchos guerreros. Pero el peligro que representaban era más imaginario que efectivo, como se demostró por su fuga en seguida que empezaron a maniobrar la *Trinidad* y la *Victoria*. Como los nuestros huían de los juncos, éstos se distanciaban de los nuestros, acometidos de idéntico temor. El miedo de los orientales se convirtió en pánico al creerse perseguidos por

las carabelas, acabando por arrojarse al agua. Los españoles pudieron saquear entonces los juncos abandonados. Ya no volverían a temer a esta clase de barcos; por el contrario, en lo sucesivo habrían de perseguirlos con frecuencia por ofrecerse como presa tentadora por su cargamento.

En el primer junco apresado, después del suceso que se acaba de referir, iba un hijo del régulo de Luzón, con cinco mujeres y un centenar de soldados. Caraballo y Espinosa dejaron en libertad al príncipe y a todos los suyos bajo formal promesa de que gestionarían en Borneo que se dejara regresar a los siete españoles retenidos. Regresaron tres solamente. Y como los restantes tardaran en llegar, pareció prudente al capitán mayor no esperar más tiempo y dirigirse a las Molucas.

Tomaron el mismo camino que habían seguido al venir, pegándose a la costa para evitar los temidos bajos. Esta precaución, sin embargo, no bastó para impedir que embarrancara la *Trinidad*. Horas de angustia cruel las que pasaron en aquel trance, porque la pérdida de un navío, cuando ya sólo les quedaban dos, significaba poco menos que su completa ruina. ¿Cómo retornar a España si se perdían los barcos? ¿Sería su destino perecer todos antes de volver a pisar la tierra querida donde nacieron? La nave varada no parecía haber recibido daños muy graves, aunque podía sufrirlos, porque se levantó un recio oleaje. El barco era furiosamente zarandeado y daba terribles golpes sobre su banco. Por fuerza acabaría por hacerse pedazos si no amainaba el temporal. Todo un día, con su noche correspondiente, estuvieron los tristes navegantes esperando un milagro del Altísimo. Y no esperaron en vano; el milagro llegó: la carabela encallada se puso a flote con la creciente de la marea.

Parecía que su suerte iba a tomar otro giro. Un junco, cargado con treinta mil cocos, se les vino a las manos por haberlo abandonado sus tripulantes. Con esta presa se fueron a fondear en una ensenada que les ofrecía seguro abrigo. Allí estuvieron cinco semanas para reparar en lo posible las averías sufridas por la nao capitana. Echaron también otro remiendo al mando. Juan Caraballo dejó el cargo de capitán mayor para volver al suyo de piloto y el alguacil Gómez de Espinosa ocupó la vacante. Juan Sebastián Elcano, por fin, tendría el primer puesto en la *Victoria*.

De las cualidades del marino de Guetaria habla Fernández

de Navarrete en el siguiente párrafo: "Elcano — dice, — que se había mostrado alguna vez descontentadizo y pronto a rebelarse, ofendido del orgullo portugués (se refiere sin duda a los sucesos del puerto de San Julián), si no tenía la superioridad que daba a Magallanes el altanero carácter con que doblegaba toda voluntad a la suya, tenía la pericia marinera que dan veinte años de navegación; la severa firmeza que se adquiere en los continuos riesgos; un corazón bien templado; gran sufrimiento de alma y de cuerpo para resistir las fatigas; exactitud y vigilancia en el servicio; constancia sin tenacidad y gravedad sin despotismo: de modo que, sin hacerse temer, se hacía obedecer de sus compañeros, y, sin que murmuraran, les obligaba a los mayores sacrificios."

Estas cualidades servirían al navegante vasco para llevar su nave al puerto de Sanlúcar, después de haber dado la primera vuelta al mundo. Sin ellas, los restos de la expedición de Magallanes, que alcanzaron un destino tan glorioso, se habrían perdido irremisiblemente en alguna región del mar de las Molucas o del Océano Índico.

La incurable penuria de bastimentos obligaba a nuestros exploradores a piratear un poco. Salidos de la ensenada donde habían recompuesto la nave capitana, tropezaron con un junco que se dirigía de Borneo a Paragua. Apresado el barco, resultó que viajaban en él tres personajes: el reyezuelo de una de las islas Filipinas, Tuan Maamud, su hermano Guantail y un mancebo hijo del primero. Los tres eran prisioneros del rey de Borneo e iban escoltados por una guardia de cien hombres de guerra. En el junco no había cargamento de víveres, que era lo que buscaban los españoles. Por esta razón propusieron éstos a Tuan Maamud dejarle en libertad si les proporcionaba arroz en abundancia, añadiendo que le convenía el trato porque otras naves castellanas surcaban aquellas aguas. Para librarse de probables abordajes, le darían un salvoconducto donde constaría su adhesión al Rey de Castilla, con el cual nada tenía que temer; pero exigían, en cambio, que se les proveyera de mantenimientos. Esta superchería produjo su efecto: Tuan Maamud prometió conducir a los españoles a un puerto donde, bajo su fianza, les sería proporcionado todo lo que necesitaran, y, efectivamente, su promesa no se quedó en palabras: pasados ocho días, quedaron los bajeles proveídos con un buen cargamento de arroz, veinte cabras, veinte cerdos y

ciento cincuenta gallinas. Queda entendido que los españoles dejaron en libertad a todos los del junco y hasta regalaron a Tuan Maamud, en prueba de reconocimiento, algunas ricas telas de seda y brocado.

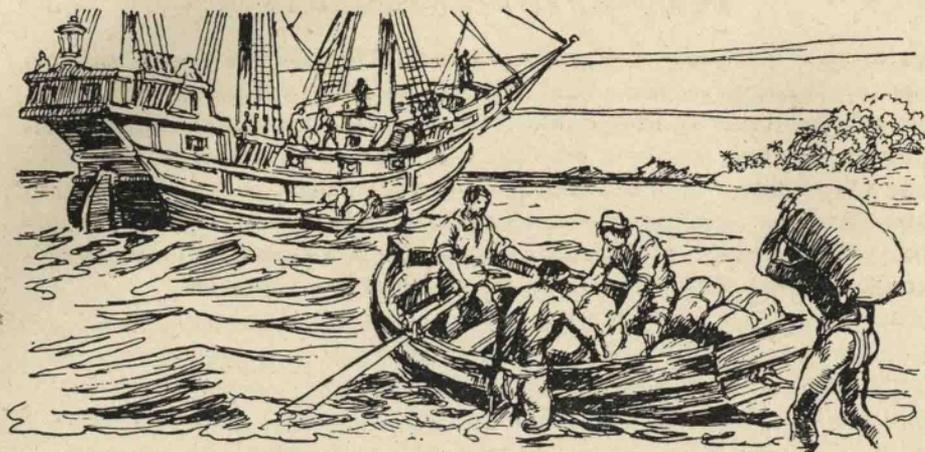
Visto el resultado excelente que les estaba dando el abordaje de embarcaciones de aquellas islas, era difícil que pudieran substraerse a la tentación de continuarlo siempre que les apretaba la necesidad. Las privaciones sufridas durante largos meses, así como las muertes ocasionadas por el hambre, servían de atenuante a estos excesos. Rodaron algún tiempo todavía por el archipiélago filipino. Como que retrocedían el camino andado en la derrota que siguieron para llegar a Borneo, volvían ahora a tocar en islas ya visitadas, descubriendo, además, algunas otras no vistas anteriormente. Islas pequeñas casi todas, entre ellas una que sus nativos llamaban Soló, situada a la altura de 6 grados, a la que habían ido porque les dijeron que tenía muchas perlas. No encontraron ninguna; pero, en cambio, apresaron un nuevo junco, hazaña que había de resultarles esta vez muy cara, pues les costó dos muertos y algunos heridos. Hicieron prisioneros a treinta moros supervivientes de la batalla y porfiaban por que su piloto les llevara a las Molucas, a lo cual el cautivo hubo de resistirse cuanto pudo. Cediendo a las amenazas de los nuestros, les dijo que les llevaría a una isla donde abundaba el clavo — había visto que los españoles eran muy sensibles al ofrecimiento de especias; — pero adonde les llevó en realidad fué a su tierra, por si hallaba modo de escaparse.

Allí tropezaron con un marino moro que se ofreció espontáneamente a conducirles a las Molucas si le pagaban bien, aunque una vez contratado, resultó ser hermano del otro. Se fugaron juntos, arrojándose al mar, pese a que Espinosa había tomado la precaución de ponerles grillos en los pies. Aunque fueron perseguidos y alcanzados por sus guardianes, que de nuevo los trajeron a las naves, cogidos por los cabellos, otra vez volvieron a tirarse al agua, cuando aquéllas se habían dado ya a la vela, y no se les volvió a ver más, siendo lo más probable que perecieran ahogados.

Los españoles estaban desesperados. Pronto se cumpliría un año desde que empezaron su navegación por el Pacífico y ya llevaban más de dos desde su partida de España, sin haber podido llegar todavía a las Molucas; de modo que parecían perseguir una

quimera. ¿Es que no llegarían nunca? Uno de los moros presos, pensando ganarse con aquel servicio la libertad, se ofreció a enseñarles el camino, que, por lo visto, conocía muy bien; pues cumplió su palabra con toda lealtad, y el 8 de noviembre de 1521 vieron los nuestros, por fin, las islas tan deseadas. Si hubiera tenido que costar a la expedición colombina tanto tiempo, tantos muertos y tanto dolor el descubrimiento de la primera tierra americana, Colón habría fracasado en su empresa inmortal.





VI

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

SITUADAS entre las Filipinas, la Célebes, Nueva Guinea y Australia, las Molucas son hoy el gran archipiélago asiático que forma parte de las llamadas Indias Neerlandesas. Pero, primitivamente, el nombre de Molucas se aplicaba al pequeño grupo que se extiende al oeste de Gilolo, descubierto por los exploradores del famoso Alfonso de Alburquerque, virrey de Goa, en 1512. Las Molucas propiamente dichas comprenden la gran isla de Gilolo, visible a gran distancia por su pico de 5.000 metros, y las de Ternate, Tidore, Mare, Batián, Obi, Sula, Ceram, Burú, Timor, Amboina y las Banda. Nuestros navegantes de la deshecha expedición de Magallanes las embocaron entre Mare y Tidore, surgiendo en el puerto que era entonces residencia del príncipe de la última nombrada.

Éste se llamaba Almanzor y era moro. Los moros habían penetrado en el país hacía ya medio siglo y mandaban en él, acaso por ser, entre sus habitantes, los de inteligencia más despierta. Almanzor se mostró complacido por la llegada de los españoles hasta el punto de visitarles personalmente en sus barcos. Vestía una rica camisa de lienzo finísimo, bordada de oro, ciñéndose la

cintura con otra ropa igualmente fastuosa y larga hasta rozar el suelo. Llevaba liado a la cabeza un hermoso velo de seda, a guisa de turbante, contrastando este derroche de lujo con sus pies descalzos.

Impresionados los españoles por el atuendo del de Tidore, apresuráronse a sacar, para ofrecérselo, lo que guardaban en el fondo de sus arcas: brocados, terciopelos, bocacines, espejos y vasos de vidrio muy vistosos.

Almanzor dirigió innumerables preguntas a los capitanes y pilotos de la flota. Parecía extraordinariamente intrigado. La dificultad estaba, por ambas partes, en hacerse entender; pero el ingenio del hombre no agota nunca sus recursos y los españoles ponían el mayor empeño en satisfacer la curiosidad del príncipe. Le dieron amplias referencias de España, hasta donde lo permitían sus escasos medios de expresión; le enseñaron monedas españolas y el retrato de Carlos V; le refirieron las peripecias de su largo viaje, con su estancia en las Filipinas y en Borneo; le hablaron de la religión católica, invitándole a que entrara en ella, y, finalmente, le pidieron permiso para cargar clavo, que se producía en Tidore en cantidades enormes. El régulo dijo que contaban con su autorización para practicar el comercio y que podían estar seguros de que nadie les molestaría en sus dominios. Dicho lo cual, hizo unas reverencias y se marchó.

Sin embargo, pese a estas facilidades dadas por Almanzor desde el primer día, no se hicieron rescates. Parece ser que los de Tidore pedían que se les pagara con dinero contante y sonante. Se vendía el clavo a dos ducados los cuatro quintales, acaso por ser éste el precio pagado por los portugueses, y el intercambio de mercancías, propuesto por los nuestros, no parecía interesar gran cosa a los indígenas. Por este motivo Espinosa y Elcano fueron a ver al rey, a quien notificaron que pensaban abandonar la isla en vista de que no podían hacer en ella nada de provecho. Almanzor procuró retenerles, diciéndoles que él mismo les facilitaría el clavo que deseaban embarcar y que tuvieran un poco de paciencia, porque no les podía complacer en el acto. De esta entrevista sacaron los españoles la impresión de que Almanzor no les engañaba y que les convenía cultivar su amistad hasta para comerciar en otras tierras del archipiélago. El señor de Tidore estaba en muy buenas relaciones con los mandones de otras islas, como se pudo ver

luego; pues en su casa se reunieron, pocos días después, Corala, de Ternate; Lazuf, de Gilolo, y dos príncipes más, siendo todos ellos presentados a Espinosa y Elcano. Éstos, para tener al amigo Almanzor más propicio, le regalaron los treinta moros que tenían cautivos, de lo que pareció quedar muy satisfecho.

No les fué difícil a los nuestros averiguar que los portugueses tenían en las Molucas muy pocas simpatías. En ninguna parte es bien recibido el que se presenta en plan de conquistador. Los súbditos de Don Manuel estaban entonces introduciendo su dominio en las islas — su primera factoría en las Molucas data precisamente de aquel año de 1521, — y se explica así que alguno de los régulos amigos de Almanzor no se cuidara de ocultar, delante de los españoles, el género de sentimientos que abrigaba con respecto a los lusitanos. Sentimientos que pudieron inspirar muy bien las cartas de sumisión y vasallaje que Almanzor, Lazuf y Corala escribieron al Emperador Carlos V, poniéndolas en manos de Juan Sebastián Elcano. Buscaban en España un poder que les defendiera de otro poder extranjero, al que temían tener que someterse.

Cargaron las dos carabelas españolas, en Tidore, mucho clavo, canela, jengibre y nuez moscada, los codiciados productos orientales, y nuestros marinos, que sentían la curiosidad de ver los árboles que daban esta riqueza, no perdonaron la ocasión de proporcionarse un placer tan legítimo.

El árbol del clavo era grande y robusto, de hoja parecida a la del laurel. Se daba especialmente en terrenos elevados, generalmente envueltos por cendales de una niebla azulina, conveniente al desarrollo de la planta y a la calidad del fruto. Los clavos se producían en los extremos de las ramas, con floración previa, y tomaban la forma de racimos, teniendo al principio un color verde, para volverse luego blancos, más tarde colorados y finalmente negros, o sea al ponerse maduros.

La canela era la corteza del cinamomo, de donde se extraía también la mirra. No daba este árbol fruto alguno y se propagaba sobre todo en terrenos secos. Poco agradable a la vista por estar compuesto su ramaje sólo de varas muy largas, en cambio su corteza, desprendida del tronco por efecto del calor, era el producto aromático y exquisito que se disputaban los mercaderes de Europa.

El jengibre se obtenía de la raíz de una hierba parecida al aza-

frán. Y la nuez moscada era el fruto de un árbol del tipo de la carrasca, pero más corpulento y frondoso como el nogal de España. A semejanza de la nuez común, la de las Molucas aparecía también cubierta de una corteza que se secaba al estar el fruto en sazón.

Algunos de estos productos requerían, para su conservación, ser adobados con una serie de operaciones muy complicadas, que los españoles se hicieron explicar al detalle. Valía la pena ciertamente. Habían navegado dos años y perdido la mitad de sus compañeros para llegar a la tierra — ellos debieron imaginársela como un vergel — que convertía en aromas cuanto daba. Aromas de que estaban ahora repletas la *Trinidad* y la *Victoria*, prestas ya para partir.

Aunque no zarparían tan pronto como lo esperaban sus capitanes y pilotos. Había de impedirlo un contratiempo imprevisto.

Estando ya con las vergas izadas, se descubrió una vía de agua en la quilla de la nave capitana, efecto sin duda de los batacazos sufridos en la costa de Borneo. No quedaba más remedio que retornar a tierra el precioso cargamento. Si el daño era reparable, menos mal: un barco de ciento veinte toneladas se carga y descarga en poco tiempo. Lo malo estaba en que, después de trabajar ocho días intensivamente, movidos por el afán de volverse a España, no consiguieron taponar aquel boquete, que, por el contrario, se iba haciendo cada vez mayor. La nave tenía que ser puesta de quilla para carenarla, operación laboriosa que se llevaría, cuando menos, tres meses de trabajo. Acordaron, en consecuencia, que partiera sola la *Victoria*, mandada por Juan Sebastián Elcano, siguiendo la vía de la India que hacían los portugueses, es decir, pasando por el Cabo de Buena Esperanza.

Espinosa se proponía, para cuando la *Trinidad* estuviera reparada, tomar la vuelta hacia Panamá. Allí dejaría su cargamento para que fuera pasado, a lomos de animales de carga, a través del istmo, hasta un puerto del Darien, el más próximo del Atlántico. La comunicación por tierra entre el Darien y Panamá había quedado establecida desde la llegada de Balboa al Golfo de San Miguel. A falta de un Estrecho, decíase en España que el comercio con las Indias orientales podría hacerse, por vía de poniente, merced a este trasbordo, que, prácticamente, resultaría casi imposible por lo costoso.

La *Victoria* partió de Tidore el 21 de diciembre de 1521. Elcano llevaba las cartas de los reyes molucos y una relación de Espinosa sobre todo lo ocurrido en el viaje. Iban en la nave sesenta hombres, comprendidos trece naturales de la isla que por expresa voluntad de Almanzor acompañaban a los españoles para conocer Castilla.

Después de haberse detenido algunas horas en la isla de Mare, para proveerse de leña, tomó la nave de Elcano la vuelta de Motil, dirigiéndose luego a Maquián, y de aquí continuó navegando al suroeste hasta otra isla llamada Latalata, pasándose después a Lumutola, cuyos alrededores, por tener muchos bajos, fueron señalados como muy peligrosos.

Las islas se sucedían casi sin interrupción, siendo la mayoría pequeñas y estando algunas despobladas. Más o menos montañosas todas ellas y de origen volcánico la mayor parte, tenían bosques muy extensos, pese a la naturaleza rocosa de su suelo, visible sobre todo en su litoral. Con frecuencia nuestros navegantes tenían a la vista dos o tres islas a la vez.

Pasaron por Burú, Tenado y Ambón, tierra esta última donde se tejían muchos paños de algodón, siendo por esta causa muy visitada de mercaderes.

El 1.º de enero se hallaban en la latitud de 4 grados 45 minutos. El día 2 en 5 grados 39 minutos, siendo la derrota al suroeste. El día 3 hicieron rumbo sur-suroeste, hasta la altura de 6 grados 15 minutos, y después tomaron la vuelta del noroeste. El 8 continuaban el mismo rumbo en 8 grados 07 minutos.

El derrotero de la *Victoria* lo transcribe completo Martín Fernández de Navarrete en su "Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv". Lo mismo hace Segundo de Ispizúa en su "Historia de la Geografía y de la Cosmografía en las Edades Antigua y Media". El carácter de nuestro libro no permite esta minuciosidad, que tiene solamente un interés técnico. Por esta razón nosotros tendremos que avanzar a saltos.

"Vieron este día — dice Navarrete, refiriéndose al 8 de enero — unas islas que corrían de Oriente a Occidente. Embocaron entre dos de ellas nombradas La Maluco y Aliquira. En su medio hay dos pequeñas, pero habitadas, que después de embocar se dejan a mano derecha y esta boca corre con Burú de NE. $\frac{1}{4}$ E. a

SO. $\frac{1}{4}$ O. Las islas todas corren del E. $\frac{1}{4}$ NE. al O. $\frac{1}{4}$ SO. cosa de cincuenta leguas, que anduvieron con tiempo tempestuoso de la parte del S. Y habiéndolas costeadó, surgieron en la última, que se llama Malúa y está en 8° 20' S. Las otras se nombran Liamán, Maunana, Cisi, Alquira, Bona, La Maluco, Ponón y Bera."

En Malúa cargaron pimienta, pasándose en seguida a Timor, isla grande, donde abundaban las poblaciones. Dos de ellas, Querú y Mambay, fueron visitadas por Elcano. En Timor había sándalo muy bueno, jengibre y oro. También había muchos enfermos de hubas, la enfermedad venérea a la que se atribuye origen americano y que se manifiesta con tumores de las glándulas linfáticas de la ingle, de la axila y del cuello, acompañados muchas veces de pústulas. Lo cual quiere decir que en las Molucas lo mismo se daba lo bueno que lo malo. Mala era también la alimentación, sobre todo por lo que se refiere al pan, hecho de sagú, o sea una fécula extraída de la palma.

En cambio, los pájaros eran muy bonitos, de un plumaje verdaderamente maravilloso. Antes de partir la *Victoria* de Tidore, el príncipe Almanzor había regalado a Elcano, para que la enseñara en España, una hermosa colección de papagayos colorados y blancos, todos escogidos entre los más raros. Pero el pájaro más lindo de las Molucas era el *mamucho*, llamado por otro nombre *ave del Paraíso*, que había de hacerse universalmente famoso. No se le puede coger sino cuando muere, porque nunca descende hasta el suelo. Y apenas hay en él nada más que la pluma, de un color bellísimo. Por esto es tan leve como pueda serlo una mariposa, y, como ésta, al morir no se corrompe. No se sabe dónde cría ni qué come. Decían los españoles, con un sentimiento poético que sorprende en los rudos navegantes del siglo XVI, que se alimentaba del rocío. Los mahometanos creen que el delicado y lindo mamucho nace en el Paraíso, donde moran las almas de los que mueren. Es una flor con alas. Los príncipes de las islas oceánicas tenían a los mamuchos en tal veneración, que los usaban como amuleto para librarse de ser heridos en las batallas. Los españoles se adornaban con ellos el sombrero.

Pero no divaguemos. Volvamos a recoger el hilo de nuestra narración.

En la isla de Timor, o, mejor dicho, en el poblado de Mambay,

perteneciente a la expresada isla, hubo pendencia a bordo de la *Victoria*. Sería por una causa baladí, porque los hombres se pelean por cualquier cosa. De todos modos, como resultado de la reyerta, dos individuos de la dotación se fugaron y no volvieron a parecer. Eran un grumete llamado Martín de Ayamonte y un hombre de armas conocido por Bartolomé de Saldaña, que había sido paje del capitán Luis de Mendoza. Dos muchachos a quienes debió deslumbrar la riqueza de las islas perfumadas.

Elcano hizo embarcar en Timor algunos quintales de sándalo y canela y partió del puerto de Mambay al comenzar febrero de 1522.

La navegación iba a ser muy larga. Durante ocho días anduvieron con buen tiempo y siempre con la tierra de Timor a la vista, poniendo rumbo al Cabo de Buena Esperanza el 13 de febrero, fecha en que se borraron las Molucas del horizonte.

El 1.º de marzo estaban en los 26º 20' de latitud sur y llevaban rumbo OSO. Ninguna novedad a bordo, salvo el disgusto de no tener viento; pero de sobra conocían estas calmas. El día 9 capearon a palo seco, siguiendo esta capa hasta el 14. El 16 capearon con el trinquete y por la mañana dieron la mayor. Hasta el 8 de marzo no volvieron a ver tierra, es decir, tres meses después de su partida de Mambay. Creían estar entonces a 57 leguas al O. del Cabo de Buena Esperanza, pero se equivocaron: la distancia verdadera era muy superior a la calculada. Se acercaron a tierra y fondearon cerca de la costa, que era muy brava, por lo cual no pudieron permanecer allí sino pocas horas. Cambió el viento de dirección y siguieron ellos costearlo en busca de algún puerto donde pudieran hacerse con refrescos, porque la mayor parte de la gente estaba enferma. No lo encontraron y les fué preciso alejarse de la costa, por ser peligrosa.

La tierra que habían visto no era prometedor. Paisaje desolado, seco y ardiente, que parecía anunciar el desierto. No obstante, debía estar habitada, porque se vieron en ella muchas humaredas. Estaba en los 33 grados de latitud sur.

Siendo cada día mayor el número de enfermos, la situación a bordo se hacía más y más aflictiva. Faltaban el agua y los alimentos y quedaban pocos hombres aptos para el trabajo. Tres meses de navegación sin haber tocado en puerto alguno eran para agotar la resistencia humana en un viaje que, empezado en agosto

de 1519, duraba todavía en mayo de 1522. Viaje en el que se habían tenido que resistir terribles borrascas, el brusco cambio de los climas fríos a los tórridos y viceversa, rebeliones a bordo, batallas en tierra y hambres innumerables. Por esta razón, algunos de los tripulantes de la *Victoria* pedían a Elcano que les llevara a Mozambique, donde podrían reponer sus fuerzas y proveerse de lo necesario. Pero este deseo no era compartido por el resto de la dotación, partidario de continuar el viaje directamente a España, aunque tuvieran que perecer todos en el camino. Más que la misma muerte les asustaba un encuentro con los portugueses.

El 13 de mayo, habiendo ya doblado el cabo de Buena Esperanza, volvieron a ver tierra, hallándose a cosa de diez leguas del río del Infante. El 16 se les rindió el mastelero, con la verga de trinquete, y estuvieron todo el día al reparo con viento del oeste. El 7 de junio estaban en la equinoccial, que cortaron por los 3 grados 40 minutos de latitud oeste de Cádiz. El 15 se consideraban en las inmediaciones de los bajos de Río Grande y por la noche sondaron 23 brazas.

El 1.º de julio, cuando ya se iban a cumplir cinco meses de su partida de las Molucas, se encontraban distantes sólo doce leguas de Cabo Verde. Elcano comprendió que se tenía que dar un respiro a la gente. Llevaban varias semanas sin probar otro alimento que arroz hervido, y aun éste se estaba asimismo acabando. Sin embargo, no quiso el de Guetaria tomar una resolución, que no sabía adónde podría conducirles, sin antes consultar a sus compañeros. Todos se mostraron conformes con tocar en una de las islas, o puerto del continente, para procurarse un alivio en su mísero estado.

Ocho días más tarde, tenían la isla de Santiago al NO. y fueron a surgir en el puerto de Río Grande.

Los portugueses les recibieron mejor de lo que esperaban. Pero esto fué sólo a su llegada, cuando el gobernador de la isla ignoraba su procedencia y la clase de cargamento que llevaba la *Victoria*. Compraron los nuestros arroz y bizcocho; pero antes de que pudieran cargar todo lo que necesitaban, tuvieron que hacer vela nuevamente por miedo al mal tiempo, en extremo peligroso sobre todo dentro de la bahía. No era su intención alejarse, sino capear el temporal; de modo que, al día siguiente, mandaron el batel a tierra con algunos hombres para adquirir más arroz.

La *Victoria*, brava carabela de ochenta y cinco toneles, que llevaba navegadas más de diez mil leguas, se resentía de tan largo viaje. También la nave estaba enferma, como sus hombres. Desvencijada y crujiente, bajo el peso de su aromático cargamento, hacía agua por muchas partes. No bastaban los marineros sanos, que eran muy pocos, para achicarla, y se pensó que se podrían comprar en Río Grande algunos negros para dedicarlos a este menester. Ciertó es que los nuestros no tenían dinero, aunque podían pagar en especias. Y no solamente necesitaban unos cuantos negros para emplearlos en achicar el agua, sino que les convenía adquirir más bizcochos, carne y otros alimentos substanciosos.

El batel enviado a tierra tardó mucho en volver, no obstante lo cual lo volvieron a enviar en seguida con tres quintales de clavo, creyendo Elcano y sus compañeros que los portugueses no tendrían ningún inconveniente en cambiar aquella mercancía por artículos comestibles. También debían tratar los tripulantes del batel con las autoridades de la isla de la compra de esclavos negros para dedicarlos a las bombas.

Esta vez el batel no regresó. Vista su tardanza, la *Victoria* se acercó al puerto, tratando de inquirir qué sucedía. Acercósele entonces una barca, llena de gente armada, que pedía a gritos a los españoles que se rindieran. ¿Rendirse? ¿Por qué? Los de la barca no quisieron o no pudieron ser más explícitos. Tenían orden de sus señores de apresar a la *Victoria*, metiéndose en la nave española para conducirla al puerto. Por lo visto, el capitán portugués que mandaba en la isla de Santiago se receló al ver el clavo que traían los del batel, y, sin querer enterarse de su procedencia, ordenó su detención, así como el apresamiento de la carabela sospechosa. Eso como primera providencia. Más adelante se harían las averiguaciones pertinentes.

Juan Sebastián Elcano no se sentía dispuesto a entregarse, dejando el asunto al arbitrio de un gobernador que podía ser un mandón atrabiliario y retenerles en Río Grande por tiempo indefinido. Contestó, por consiguiente, a los de la barca que las especias que llevaba a bordo las había cargado en las Molucas, islas que pertenecían a la demarcación de España, y que si algo tenían que reclamar los portugueses podían hacerlo por mediación de su embajador. Entretanto exigía que le fueran devueltos el batel y sus tripulantes, retenidos contra toda razón y justicia, y

que no pensara nadie en apresar su barco, porque se defendería a tiros.

Puso el vasco en sus palabras un acento tan enérgico, que los enviados del gobernador estimaron como una medida de elemental prudencia el consultar el caso con sus superiores, y se fueron por donde habían venido. Pero Elcano comprendió el peligro que corría y no quiso exponerse, estando ya casi en el término de su viaje, a un contratiempo de consecuencias fatales. Lamentaba mucho tener que dejar en la isla a los compañeros detenidos por el gobernador, pero estaba restuelto a continuar inmediatamente su camino. Ya reclamaría el Emperador a Juan III, que reinaba entonces en Portugal, la entrega de los españoles arbitrariamente encarcelados por su gobernador de Santiago. De momento, lo más importante era ponerse fuera del alcance de aquel mandarín desaforado, para quien no debía haber más ley que su capricho.

La gente que quedaba a bordo de la *Victoria* aprobó la resolución de su capitán, comprendiendo que era la más razonable, y la nao se hizo a la vela sin nuevas dilaciones. Los españoles retenidos en tierra eran los siguientes: Martín Méndez, contador; Pedro Tolosa, dispensero; Ricarte de Normandía, carpintero y calafate; Roldán de Argote, lombardero; maestre Pedro; Juan Martín y Simón de Burgos, sobresalientes; Felipe de Rodas, Gómez Hernández y Socario Alonso, marineros; Pedro Chindurza, grumete, y Vasquito Gallego, paje. Doce en total.

El día 15 de agosto la *Victoria* se encontraba entre las islas de Fayal y Flores. El 4 de septiembre, por la mañana, sus tripulantes avistaron el cabo de San Vicente y el día 6 llegaban al puerto de Sanlúcar, terminando de este modo su vuelta al mundo.

Faltaban sólo catorce días para cumplirse los tres años de su partida del mismo puerto. Durante la travesía de las Molucas a Sanlúcar, habían fallecido a bordo quince tripulantes, casi tantos como los arribados, que eran diez y ocho. Venían depauperados, flacos, esqueléticos, que más parecían almas en pena que seres vivientes. He aquí sus nombres: Juan Sebastián Elcano, capitán; Francisco Albo, piloto; Miguel Rodas, maestre; Juan de Acuroi, contra maestre; condestable Aires; Martín de Tudicibus, merino; Armando de Bustamante, barbero; Diego Gallego, Nicolao de Nápoles, Miguel Sánchez de Rodas, Francisco Rodríguez, Juan Rodríguez de Huelva y Antonio Hernández Colmenero, marineros;

Juan de Arratia, Juan de Santander y Vasco Gómez, grumetes; Antonio Lombardo, sobresaliente, y Juan de Zubileta, paje.

Habían muerto también algunos de los malucos embarcados en Tidore.

La hazaña de la *Victoria* es de las que no se olvidarán jamás y con justicia ocupa el primer lugar en la historia de los grandes hechos navales. Mantiene dignamente el parangón con el primer viaje colombino, que condujo al descubrimiento del Nuevo Mundo. Se calcula que Juan Sebastián Elcano y sus compañeros, con los deficientes elementos de que se disponía en su tiempo y embarcados en un frágil cascarón que podía compararse a nuestros faluchos de pesca, anduvieron catorce mil leguas marítimas, o sea cerca de ochenta mil kilómetros. En la cuenta del tiempo empleado, se equivocaron en un día, observa López de Gómara, “y así comieron carne los viernes y celebraron la Pascua en lunes; trascordándose o no contando el bisiesto”. Sobre este punto escribe Navarrete: “Se puede juzgar de los demás elementos con que se manejaban aquellos navegantes por haber corrido al occidente hasta volver al meridiano de la salida, ignorando que a bordo debían contar un día menos que en aquel paraje.”

Del mismo Navarrete son estas palabras: “¡Con tan escasas luces y recursos y en aquel tenebroso estado de la hidrografía se dió vuelta al globo la primera vez en la nao *Victoria*, arrostrando todos los trabajos y peligros de tan dilatado viaje de descubrimiento, practicado por extensas regiones ardientes y frías!”

Seis veces atravesaron la zona tórrida, donde, según los antiguos, había el hombre de perecer abrasado, y con razón se comparaban los trabajos de Ulises a los de Juan Sebastián Elcano, quien justamente haría poner en sus armas el mundo por cimera con esta leyenda: *Primus circumdedisti me.*





VII

NUEVA EXPEDICIÓN A LAS MOLUCAS

FUÉ en Valladolid donde el Emperador recibió a Juan Sebastián Elcano y demás intrépidos navegantes de la nave *Victoria*. Tanto como la gloria de aquel viaje, que los geógrafos consideraban trascendental para el completo conocimiento del mundo físico, habían de halagarle y satisfacerle el hallazgo del estrecho y el testimonio escrito de acatamiento que le enviaban los príncipes de reinos desconocidos, envueltos en ese velo de leyenda que entonces más que ahora cubría al lejano Oriente. Otorgó Carlos V a Juan Sebastián Elcano los honores que merecía tan señalada hazaña y no olvidó a ninguno de sus compañeros en el reparto de mercedes.

Entretanto el Consejo de Indias, que consideraba el viaje a través de sus grandes enseñanzas, comprendió en seguida que el estrecho descubierto por Magallanes sería de escasa utilidad para explotar los productos de las islas orientales. Quedaba, sin embargo, la esperanza de descubrir otro paso en las regiones septentrionales del continente colombino, y, en último término, siempre había el recurso de hacer el comercio de la especiería por Panamá, como se tenía pensado,

Pero si en Castilla produjo impresión enorme la vuelta al mundo dada por la nave *Victoria*, en Portugal levantaron mayor revuelo las noticias de aquel viaje maravilloso, sobre todo porque se dijo que el archipiélago malayo tan codiciado quedaba dentro de la jurisdicción de España, según la partición establecida por la bula del Papa y precisamente a causa de aquellas doscientas setenta leguas que Juan II quiso ganar hacia poniente, con el tratado de Tordesillas.

El asunto tuvo que removerse a causa de los doce españoles que había encarcelado el gobernador de la isla de Santiago y que fueron luego puestos en libertad. Pero aquí tomaba pie el monarca lusitano para advertir al Emperador que el comercio de los dos reinos con las Molucas daría motivo a una continua discordia entre portugueses y españoles, pues cada vez que se tropezaran sus barcos respectivos se producirían colisiones sangrientas. En consecuencia, pedía Juan III a Carlos V que no mandara a la Malasia ninguna nueva armada mientras tanto no se ponía en claro si las islas de las especias pertenecían a España o a Portugal. Para dilucidarlo, fijándolo de una vez para siempre, proponía que se nombrase una junta de hombres letrados, cosmógrafos y marinos, en la que estarían representados ambos países con igual número de jueces, pudiendo dicha junta fallar en última instancia, de modo que con su sentencia quedaría resuelto en justicia tan espinoso pleito.

En teoría, esto era ponerse en razón, aunque debía temerse que, prácticamente, la proyectada junta no llegara a ponerse de acuerdo. Era como el juego de la cuerda, en el que, cogidos de cada extremo los dos grupos contendientes, tiran con toda su fuerza hasta que cede uno de los dos. Iban a contender dos intereses opuestos, dos intransigencias, sin la mediación de un tercero que pudiera decidir la solución con su voto imparcial. Por consiguiente, cabía esperar que las deliberaciones, si no terminaban con un estallido de la violencia, resultaran tan laboriosas como inútiles.

El Consejo de Indias era partidario de enviar inmediatamente a las Molucas una nueva flota; pero el Emperador, más prudente y obligado por los lazos de parentesco existentes entre las Familias Reales de Castilla y Portugal, holgóse de que se buscara una solución de derecho. Y así puso el mayor cuidado en la elec-

ción de los jueces, que fueron los licenciados Acuña, del Consejo Real; Barrientos, del Consejo de Órdenes, y Pedro Manuel, oidor de la Cancillería de Valladolid; Fernando Colón, hijo del Descubridor; el doctor Sancho Salaya, Pedro Ruiz de Villegas, Fray Tomás Durán, Simón de la Alcazaba y Juan Sebastián Elcano. Como abogado iba el licenciado Juan Rodríguez de Pisa, siendo fiscal el doctor Ribera y secretario Bartolomé Ruiz de Castañeda. Como experimentados marinos, sin voto y sin derecho a intervenir en los debates sino cuando se les pidiera su opinión, irían Sebastián Cabot, o Gaboto; Esteban Gómez, Nuño García y Diego Ribero, debiendo aportar globos, mapas y cuantos documentos pudieran contribuir al esclarecimiento del derecho que se trataba de establecer y a la ilustración técnica de la asamblea.

Entre los representantes portugueses se contaban muy altos personajes, como el que había sido gobernador de la India, Diego López de Sequeira; el licenciado Antonio de Acebedo Cotiño, Peralfonso de Aguilar, Simón de Tavira y el clérigo Francisco de Melo. Traían dos abogados y dos fiscales, así como numerosos pilotos y cosmógrafos, que servirían de asesores.

Ya antes de reunirse la junta, se perdió mucho tiempo en dimes y diretes sobre el punto donde las dos representaciones se habrían de encontrar y a quién correspondería el honor de hacer uso el primero de la palabra, si a un español o a un portugués. Los lusitanos ponían el puntillo de la honra en estas pequeñeces y, aunque el lugar del encuentro se había señalado en la frontera, no querían poner pie en territorio español si antes no habían pisado los españoles la tierra portuguesa.

Con esta pugna de susceptibilidades ociosas empezaba a funcionar, entre chirridos y tropezones, aquella máquina jurídica, cuya divertida marcha había de comentar el pueblo castellano con su tradicional buen humor.

Decidieron por fin, para que no hubiese resquemores, que la primera reunión de ambos grupos representantes, los cuales estaban uno en Badajoz y otro en Elbes, se celebrara junto al mismo riachuelo que servía de línea fronteriza, saludándose de orilla a orilla y debiendo en lo sucesivo reunirse un día en Elbes y otro en Badajoz en riguroso turno. En Caya, que era el riachuelo de referencia, se tomaron juramento mutuamente de que no discutirían con engaño ni sentenciarían sin justicia. Después los portu-

gueses recusaron a Simón de la Alcazaba, por haber nacido en Portugal, y a Fray Tomás Durán, sin alegar razones contra este último.

Duraron los debates dos meses sin que se pudiera conseguir el acuerdo.

Los portugueses, abrumados por las demostraciones de los marinos y geógrafos españoles, que situaban no solamente las Molucas sino hasta Malaca y Sumatra en el hemisferio que correspondía a España, por haberse corrido la raya de partición trescientas setenta leguas al oeste de Cabo Verde, no hacían otra cosa que buscar dilaciones y aplazaban la sentencia. Su propósito, visto que no podían sacar su causa adelante, era perder tiempo y aburrir a sus contrincantes, dando ocasión a que terminaran las deliberaciones con un estrepitoso fracaso.

Cuenta López de Gómara una anécdota que demuestra cómo seguía el pueblo extremeño los divertidos incidentes de aquel torneo verbal, que ya todo el mundo tomaba a chacota. Por la sal que contiene lo referido por el citado clásico, vale la pena de reproducir sus palabras, que son las siguientes: "Aconteció que, paseándose un día por la ribera del Guadiana Francisco de Melo, Diego López de Sequeira y otros de aquellos portugueses, les preguntó un niño que guardaba los trapos que su madre lavaba, si eran ellos los que repartían el mundo con el Emperador, y como le respondieran que sí, alzó la camisa, mostró las nalguitas y dijo: "Pues echad la raya por aquí en medio." Cosa fué pública y muy reída en Badajoz y en la congregación de los mismos repartidores, de los cuales unos se corrían y otros se maravillaban."

Por fin, cansados los jueces españoles de una discusión que no conducía a ninguna parte, escogieron el globo mejor hecho de cuantos se habían llevado a la asamblea y trazaron una raya a trescientas setenta leguas de San Antón, isla occidental de Cabo Verde, conforme a la capitulación de Tordesillas, y llamaron a la parte contraria para notificarle esta sentencia. Los portugueses alegaron que no estaba el proceso substanciado para sentenciar, armando a continuación un alboroto. Dijeron que ya su gente se había apoderado de la nave *Trinidad*, dejada por Elcano en Tidore, y que seguirían la misma suerte cuantos bajeles españoles osaran acercarse al archipiélago malayo, donde sus tripulantes no podían encontrar sino la muerte. Con lo cual se puede decir

que terminó la asamblea como el Rosario de la Aurora, en medio del mayor escándalo.

Pero el Consejo de Indias consideró firme la sentencia dictada por los jueces españoles y aconsejó al Emperador que se continuara el comercio con las Molucas. Y en consecuencia, mientras partía el piloto Esteban Gómez a ver si encontraba otro estrecho por las inmediaciones de Terránova y el Labrador, se aparejaba en La Coruña una poderosa escuadra de siete naves que seguiría el derrotero de Magallanes. El mando técnico de esta nueva flota, aún figurando como capitán general de la misma Fray García Jofré de Loaisa, de la orden de San Juan, lo tendría Elcano, que ocupaba el segundo puesto.

Si accidentada y llena de dramáticas peripecias resultó la primera expedición a las islas orientales, otra odisea semejante sería este segundo viaje, que superó en desgracias al anterior.

Los barcos aparejados fueron los siguientes: *Santa María de la Victoria*, mandada por Loaisa, quien llevaba de piloto a Rodrigo Bermejo. Era la capitana una hermosa nave de 300 toneles, la mayor de todas. La seguía en desplazamiento y rango la *Santi Spiritus*, 200 toneles, que tenía por capitán al marino de Guetaria, piloto mayor y guía de la flota. Y seguían las demás por este orden: *Anunciada*, 170 toneles, capitán Pedro de Vera; *San Gabriel*, 130, capitán Rodrigo de Acuña; *Santa María del Parral*, 90, capitán Jorge Manrique de Nájera; *San Lesmes*, 80, capitán Francisco de las Hoces, y el galeón de 50 toneles *Santiago*, que fué puesto bajo el mando de Santiago de Guevara.

La armada, en la que embarcaron 450 hombres, tenía por tesorero a Luis de Luzón y por contadores a Diego de Estrella, Diego Ortiz de Urúe, Iñigo Ortés de Perea y Diego de Victoria.

La artillería de los barcos era de lo mejor en su tiempo. Se embarcaron otras armas en gran cantidad, como asimismo mucha buhonería y lencería para los rescates.

La armada partió de La Coruña, "con gran alegría y estruendo", el 24 de julio de 1525, dirigiéndose a las Canarias y fondeando en la Gomera el día 2 de agosto. Allí Loaisa, siguiendo los consejos de Juan Sebastián Elcano, reunió a todos los capitanes para darles instrucciones sobre la ruta que iban a seguir, las cuales venían a resumirse en lo siguiente: se dirigiría la flota directamente al estrecho de Magallanes, y si algún navío quedaba sepa-

rado por efecto de averías o de las borrascas, debía continuar su camino hasta la bahía de todos los Santos, donde esperaría tres semanas.

Transcurrido este tiempo, si no habían parecido los otros barcos, plantaría su capitán en la isla situada en la misma bahía una gran cruz, señalando con ella el lugar donde se hubiese enterrado, debidamente protegida por un recipiente cualquiera, una carta-relación de cuanto le hubiera acontecido. Continuaría después su viaje hasta el río de la Santa Cruz, esperando en éste otras tres semanas y dejando escrita una segunda carta.

De la Gomera zarparon el 14 de agosto al ponerse el sol. El mismo día se le rompió a la capitana el palo mayor, entre la cofa y el tamborete, teniendo Elcano que enviar dos carpinteros de su bajel para la reparación de la avería. El 19 continuaban las cosas en el mismo estado y todas las naos navegaban con los trinquetes. Se desató un aguacero imponente, que no dejaba ver a veinte brazas, y la capitana embistió a la *Santa María del Parral*, desbaratándole la popa y rompiéndole el palo de mesana. El viaje no parecía comenzar bajo los mejores auspicios.

El 6 de septiembre detuvieron a un navío portugués, que dejaron luego en libertad, sin haberle causado daño alguno, y el 12 de octubre pasaban la equinoccial, para dirigirse en seguida a la isla de San Mateo, que no pudieron tomar hasta el 19 a causa del estado del mar. La isla, montañosa y exuberante de arboleda, les permitió hacer repuesto de agua y leña. Se encontraban en 2 grados 30 minutos de latitud sur. Su permanencia en San Mateo duró un par de días.

El 2 de noviembre perdieron de vista la carabela de Elcano, que divisaron otra vez el día 4, y a partir de este momento, pasado ya el cabo de San Agustín, navegaron siempre cerca de la costa. El 29 desaparecieron del horizonte la capitana y la *San Gabriel*, aunque a esta última volvieron a encontrarla al día siguiente. Elcano se inquietaba por la suerte de Loaisa y dispuso que se buscara su nave a sotavento, chocando este parecer con el del piloto de la *San Gabriel*, quien no quería apartarse de su derrotero. Alegaba que la capitana ya volvería a parecer, o la encontrarían esperándoles en la bahía de Todos los Santos, como era lo convenido. Se conformó el vasco con que la *San Gabriel* siguiera adelante mientras los cinco buques restantes se ponían a buscar al jefe de

la flota. No le encontraron, no obstante haber empleado tres días en estas pesquisas.

Decidió entonces Elcano continuar el viaje hasta el río de la Santa Cruz, adonde llegaron sin haber vuelto a ver ni a la *Santa María de la Victoria* ni tampoco a la *San Gabriel*. Esta última había cambiado de capitán, que era ahora Martín de Valencia. El anterior, Rodrigo de Acuña, había sido arrestado a causa de una discusión tenida con Loaisa a propósito del barco portugués encontrado cerca de las Canarias.

El río de la Santa Cruz era un lugar mal escogido para esperar allí veinte días. En él se había perdido ya un navío de la flota de Magallanes, corriendo también los otros peligro de embarrancar. Consultó Elcano a los demás capitanes y acordaron que el galeón *Santiago* se metiera en el río para acercarse a una isleta del mismo, donde dejaría clavada una cruz, acompañada de una carta con instrucciones. Explicaría dicha carta los motivos que había tenido el grueso de la flota para no detenerse hasta la bahía de las Sardinias, ya muy adentro del estrecho. Pensaba Elcano hacer allí leña y agua, esperando la llegada de Loaisa y Martín de Valencia.

Dejaron, pues, atrás el galeón y continuaron los otros cuatro barcos su camino hacia el cabo de las Vírgenes. Pero, creyendo haber dado con el estrecho, se metieron en un río que distaba de aquél cinco o seis leguas. Y embarrancaron los cuatro. Milagro fué que no se perdieran todos. El tiempo que tardó en crecer la marea, gracias a la cual volverían las naves a ponerse a flote, lo emplearon Elcano y sus compañeros en reconocer el río hasta convencerse de que no era el estrecho.

El cabo de las Vírgenes lo avistaron el 14 de enero de 1526. Esta vez estaban seguros de no haberse equivocado, es decir, lo estaba Elcano, que había pasado seis años antes por aquel lugar. Era difícil olvidar el perfil de aquella extremidad de la tierra, terminada en una punta de arena que parecía una lanza y extendida dos leguas al SO. del cabo propiamente dicho, alto y tajado.

Quedaban atrás, en el río tomado por el estrecho, ocho españoles que habían salido con un esquife a reconocerlo. Eran un piloto pariente de Elcano, llamado Martín Pérez; el tesorero Bustamante; el clérigo Juan de Areizaga y cinco marineros. Un exceso de celo lindante con la imprudencia les llevó demasiado lejos.

Creció la marea, les arrebató el esquiife, que hubo de quedar anegado, y luego perdieron cinco días en querer recobrarlo. Verdad es que en aquellos viajes de exploración no se daba al tiempo ninguna importancia. Pero Elcano, batido por el temporal, no podía esperar con sus carabelas en un sitio donde habían ya embarrancado las cuatro. Después enviaría a buscar a los perdidos por tierra.

Pero antes le sucedió una desgracia. En la noche del mismo día de su llegada al cabo de las Vírgenes, se levantó una terrible tormenta de mar y viento. Las cuatro naves garraron, es decir, se iban para atrás, arrastrando el ancla y estando en un tris de ser proyectadas violentamente sobre la costa. Arreció más el viento y la *Santi Spiritus* no pudo ya defenderse: embarrancó en circunstancias tan adversas que se ahogaron nueve de sus tripulantes, mientras los demás eran salvados *in extremis*, después de una lucha desesperada por escapar de la muerte. Entre las víctimas se encontraba Diego de Estrella, contador del navío.

No terminaron aquí los reveses. El temporal mantuvo la misma furia durante toda la noche y continuaba desatado a la mañana siguiente. La carabela de Elcano, vencida, ofrecióse inerte a las embestidas del oleaje. Al fin se partió en dos pedazos. El mar arrojó a la playa su cargamento, consistente la mayor parte en pipas de vino. El pan se perdió todo.

Se salvaron los otros barcos, aunque tuvieron que tirar por la borda sus tripulaciones cuanto encontraron a mano, empezando por la artillería.

Estaba ya muy avanzado el día cuando los elementos parecieron aplacarse un poco. Elcano envió entonces por tierra cinco marineros a buscar a los ocho del esquiife, que habían quedado rezagados. Llevaban una carta cuyo contenido puede imaginarse: notificación de la catástrofe ocurrida e instrucciones para que se pudieran encontrar todos en un punto determinado del estrecho.

Los del esquiife fueron hallados en la desembocadura del río que habían querido explorar. Parecían animosos y contentos. Tenían su barquilla llena de ansares cazados en una isleta vecina. Y pensaban alcanzar las carabelas recorriendo a pie la costa, pues ya habían intentado hacerlo por mar inútilmente. Para llegar al cabo de las Vírgenes, tendrían que andar veinte leguas entre bosques, abriéndose camino en la maraña con las espadas; pero

su intrepidez hubiera resistido pruebas mucho más duras. En la boca del estrecho se encontraron con los náufragos de la *Santi Spiritus*. ¿Por qué estaban allí, habiendo ya partido los bajeles? Habíanse quedado para recoger todo lo que se pudiera de la nave encallada: vino, aparejos, artillería y municiones. Nada podía despreciarse en latitudes donde lo perdido no tenía reposición posible. Lo único a lo que no se daba valor era al tiempo: los barcos lo gastaban sin tasa en idas y venidas que se tenían descontadas de antemano.

Elcano entretanto, trasbordado a la *Anunciada*, la carabela de Pedro de Vera, trataba de avanzar por el estrecho. Detrás de la *Anunciada* iban la *Parral* y la *San Lesmes* y el tiempo no acababa de asegurarse. Estaban embocando la primera angostura del paso de Magallanes cuando otra vez empezó el vendaval a jugar con los navichuelos, amenazando con estrellarlos contra una orilla. Cerró la noche, y el viento, que soplaba de SO., se hacía por momentos más y más peligroso. Uno tras otro, los tres barcos perdieron los bateles, pérdida que decidió a Elcano a retroceder para capear la tormenta en mar ancha. Al día siguiente la *Anunciada* había perdido de vista a sus compañeras.

Por fortuna, el mar presentaba mejor aspecto y el dios Eolo debía tener los brazos cansados de tanto mover su fuelle. Metido de nuevo en el estrecho, el de Guetaria pudo finalmente llegar a la bahía de la Victoria, donde ya se encontraban las otras dos carabelas. Grande fué su alegría al verlas balancearse en un lugar abrigado, pues las había dado por perdidas. También los tripulantes de la *Parral* y la *San Lesmes* daban por desbaratado el bajele donde iba el vasco, por lo que se abrazaron unos a otros con extraordinaria efusión.

Para mantener comunicación con los náufragos de la *Santi Spiritus*, se enviaron seis hombres por tierra, bajo el mando de Andrés de Urdaneta.

Cuatro días anduvieron éste y sus acompañantes, que en el camino encontraron varios patagones y hasta vieron sus albergues contruidos con pellejos de cebrá y anta. Los nativos, manteniendo siempre una actitud pacífica, se aficionaron al vino que les daban a probar los españoles y les seguían, pidiéndoles más. Pero se acabó el vino en la segunda jornada, y los nuestros, para no morir de sed, tuvieron que beberse sus orines.

Ya por aquel tiempo habían aparecido en la embocadura del estrecho la capitana de Loaisa, la *San Gabriel* y el galeón, que un venturoso azar hubo de reunir después de haber pasado por angustiosos trances. Loaisa encontró los naufragos de la *Santi Spiritus*, aunque se abstuvo de recogerles, porque le interesaba más, por el momento, alcanzar el resto de la flota. Enfiló, por consiguiente, el estrecho y adelantó por él hasta la bahía de la Victoria, donde esperaba Elcano con sus tres carabelas. El encuentro de unos con otros había de levantar los ánimos de todos, que empezaban a decaer, y, en efecto, la alegría fué general y tuvo manifestaciones extremosas.

Se hizo al capitán general detallada relación de los tristes sucesos acaecidos y de lo perdido en las batallas con el viento y el mar. Fray García Jofre de Loaisa mostróse apesadumbrado por todo, sin que por ello decayesen ni su valor ni su esperanza puesta en el Altísimo, disponiendo después que Elcano partiera en seguida en busca de los naufragos con la *Parral*, la *San Lesmes* y el galeón. Debía recoger todo lo salvado de la *Santi Spiritus* y regresar lo más pronto que le fuera posible.

Dispuso, además, Loaisa que Martín de Valencia se pasara a la *Anunciada* y que Rodrigo de Acuña volviera a ocupar su puesto de capitán en la *San Gabriel*.

Cumplió Elcano su comisión al pie de la letra, recogiendo en la boca del estrecho todos los hombres que esperaban allí y los efectos salvados de su antiguo barco. Pero antes de que pudiera volver a la bahía de la Victoria, de nuevo los elementos desataron su furia y empezó a rugir la tempestad. Hubiérase dicho que fuerzas misteriosas se oponían obstinadamente a que la expedición llegara al Pacífico. Bajo la embestida del recio temporal, Elcano tuvo que dejar metidos en un arroyo el galeón y un batel, mientras él salía a capear. La *Parral* y la *San Lesmes* se separaron, internándose la primera en el estrecho y saliendo la otra a la mar libre.

Esto ocurría el 8 de febrero de 1526. El mismo día los bajeles detenidos en la bahía de la Victoria, zarandeados por la misma borrasca, garraron los tres y sobre todo el de Loaisa tocó en la costa violentamente varias veces, con lo cual empezó a embarcar agua por distintos boquetes. No hubo más remedio que desmontar la obra muerta y arrojar al mar cuanto había a bordo. El capitán general y sus oficiales, así como toda la gente de armas saltaron a

tierra, no quedando en la nave nadie más que el maestro y los marineros.

Cuando amainó un poco, que fué al siguiente día, empezaron los esfuerzos por poner a la capitana en lugar seguro, esfuerzos prolongados con verdadera desesperación durante veinticuatro horas. Por fin pudo ser llevada más allá del sitio donde estaba antes de garrar, le quitaron el timón, que tenía roto, y, mientras duraba la compostura, volvieron los otros dos navíos a la boca del estrecho, buscando por la costa del norte un paraje más seguro donde esperar que se serenara el tiempo.

Rodrigo de Acuña, creyendo haber encontrado el abrigo que necesitaban, envió recado por tierra a Loaisa. Al poco tiempo se reunía con la nave de Acuña la de Elcano, que era la *Santa María del Parral*. La *Anunciada* andaba por allí bordeando por no poder tomar el surgidero.

El jefe de la flota no necesitaba el aviso de Acuña para salirse del estrecho tan pronto como se lo permitiera su situación. Calado otra vez el timón el día 11, volvió Loaisa a embarcar con toda su gente, y aunque estaba la nao muy mal herida, pudo sacarla al mar por la orilla del sur, a tres leguas de donde se encontraban la *San Gabriel* y la *Parral*, las cuales fueron a reunirse con ella tan pronto como la divisaron. También compareció inopinadamente la *San Lesmes*, mientras la *Anunciada* había desaparecido del horizonte.

Loaisa sabía que el estado de su barco exigía una detenida reparación. Ahora mismo se le acababa de romper el ancla y daba vueltas con el trinquete. Le pareció a Loaisa que el sitio más seguro era el río de la Santa Cruz, aun sin serlo mucho, y propuso que se volvieran allá, dejando el galeón y batel en el arroyo donde estaban.

Seguían con mar gruesa y mucho viento. Nadie se atrevió a oponer objeción alguna al proyecto del jefe. Acuña había encontrado un puerto que reunía medianas condiciones para surgir en él y acaso pudiera haber en el río de la Santa Cruz abrigo más adecuado al arreglo que necesitaba la capitana. Así fué que las cuatro naves reunidas se pusieron en camino, desandando el que ya tenían hecho.

Habíanse distanciado unas quince leguas del cabo de las Vírgenes, cuando el tiempo empezó a mejorar. Entonces quiso Loaisa

que la *San Gabriel* retrocediera a buscar el galeón y el batel abandonados cerca de la boca del estrecho. Se resistía el capitán Acuña, por temor a que arreciara de nuevo la borrasca; pero tres carabelas habían perdido ya sus bateles y la desaparición del cuarto sería, por consiguiente, más sensible. Acuña, sobre quien pesaba el recuerdo de su arresto, tuvo que dejarse convencer y se fué con la *San Gabriel* a cumplir las órdenes recibidas.

El 13 de febrero llegaron al río de la Santa Cruz la capitana, la *Parral* y la *San Lesmes*. El paradero de la Anunciada continuaba siendo un misterio. La carabela del capitán general fué aligerada de cuanto le quedaba a bordo y puesta en seco. Vióse entonces que tenía rotas tres brazas de la quilla y quebrado igualmente el codaste. Su reparación, de acuerdo con la importancia del daño y con la escasez de materiales que se tenían a mano, sería larga y difícil, con la añadidura de tener que trabajar los carpinteros y sus ayudantes siempre metidos en el agua. Durante ocho mareas tuvieron la nao varada y se procuró remediar la avería primero con tablas y después con planchas de plomo.

Navegó entretanto la *San Gabriel* con dirección al cabo de las Vírgenes y pudo sin contratiempo embocar el estrecho. Pero antes de que llegara al arroyo donde esperaban el galeón *Santiago* y el batel, encontró a cuatro españoles completamente desnudos y casi muertos de hambre. Fueron socorridos en el acto, contando uno de ellos, que era el clérigo Juan de Areizaga, lo siguiente: pertenecían a la dotación del galeón y habían ido por tierra a la bahía de la Victoria a ver si seguían allí las naves, porque sus compañeros se estaban consumiendo entre el temor y la impaciencia al verse olvidados por tanto tiempo. No creían estar muy distantes de la bahía, aunque resultó después que tuvieron que andar cuarenta leguas, y no llevaban provisiones sino para cuatro días. Las naves, naturalmente, no las encontraron; pero sí vieron las barricas y las lombardas que la capitana había abandonado al embarrancar, sacando por ello la impresión de lo sucedido. Ya de regreso, tropezaron con unos patagones que les robaron los vestidos, y andaban desnudos y alimentándose de frutas silvestres, desde hacía varios días, cuando Dios les puso delante de los ojos, para su salvación, el barco que les había recogido. En su odisea vieron morir a un compañero, que se llamaba Juan Pérez de Higuierola.

Acuña tenía prisa por cumplir las órdenes de su superior. Apresuró, pues, cuanto pudo la diligencia. Llegado al lugar que servía de refugio al galeón, entregó a su capitán los hombres por él salvados y le comunicó que debía recoger lo que quedaba de la nave capitana en la bahía de la Victoria y dirigirse después al río de la Santa Cruz. Cargó luego el batel, que era el de su carabela, y se fué.

El día 1.º de marzo conseguía finalmente el galeón reunirse con el grueso de la flota, después de haber embarcado en la bahía de la Victoria cuanto encontró allí aprovechable. Pero la *San Gabriel* había desaparecido.





VIII

TRISTES DESTINOS

SEIS semanas estuvieron, día más día menos, en el río de la Santa Cruz, los cuatro barcos que le restaban a Loaisa de la brillante armada de siete naves partida de La Coruña iba para ocho meses. El capitán general mostrábase de un humor melancólico, no tanto por la desaparición de la *Anunciada* y la *San Gabriel* como por ignorar cuáles habían sido sus destinos. Pudo consolarse de la pérdida de la *Santi Spiritus* por haber destruído el mar esta carabela, por deberse a designios de lo alto el siniestro; pero con respecto a las otras cabía la duda sobre una posible traición de sus capitanes.

Habida cuenta de los tremendos avatares de aquel viaje, sobre todo de la tempestad que hubo de perseguirles durante muchos días y de modo implacable dentro del estrecho, no era mucho haber perdido casi la mitad de los navíos, si hubieran naufragado los tres que faltaban. Contra la voluntad de Dios es locura que se rebele el hombre. Loaisa, sin embargo, sólo podía estar seguro del naufragio de la *Santi Spiritus* y tenía clavada en el alma la sospecha de que Rodrigo de Acuña y Martín de Valencia habíanse

alzado con sus barcos respectivos. Por cansancio de una navegación tan larga, por desfallecimiento del ánimo o por desatentada ambición, la causa era lo de menos: de todos modos resultaría el acto abominable.

Mientras se esperaba la comparecencia de la *Anunciada* y la *San Gabriel*, no se perdió el tiempo: fué reparada la capitana y se corrigieron asimismo otros desperfectos de los demás bajeles, pues todos habían sufrido lo suyo en el zarandeo prolongado durante todo el mes de febrero. Por otra parte, en el río de la Santa Cruz se comía bien: había pesca abundantísima, que se alcanzaba con sólo servirse de un chinchorro, y cuando diariamente bajaba la marea, se podía coger los peces con las manos al quedarse en seco. Y también había caza. En una isleta del mismo río, adonde fueron nuestros navegantes a matar lobos marinos, encontraron una multitud de patos sin alas que se les enredaban en los pies hasta no dejarles dar un paso, y su carne era muy sabrosa.

Terminaba el mes de marzo y estaban ya todas las naves aparejadas. La *Anunciada* y la *San Gabriel* seguían sin dar señales de vida, de modo que era forzoso resignarse a no contar más con ellas. El fraile capitán de la armada diólas por perdidas e invitó a Juan Sebastián Elcano a pasarse a su barco, pues él se sentía algo enfermo.

La compañía de aquel hombre leal, cuyo valor sereno admiraba, debía confortar su espíritu.

Partieron el 29 del citado mes de marzo con rumbo otra vez al estrecho, pensando que ahora les sería más propicia la fortuna y lograrían pasarlo. Sin embargo, no estaba el tiempo muy seguro, alternando los días buenos con los borrascosos.

El galeón, que iba delantero, se metió en el río de San Ildefonso, probablemente para dar tiempo a que le alcanzaran las carabelas. Sus tripulantes querían ver si encontraban caza en una isleta que había en la misma desembocadura. Y, en efecto, hallaron allí tantas aves que podían matarlas a palos. Las piezas cazadas, puestas en salmuera, llenaron ocho barricas. Luego el galeón volvió a juntarse con los demás bajeles y el día 5 de abril entraron todos en el estrecho.

Tardaron en pasarlo exactamente cincuenta días, aunque esta lentitud debió ser voluntaria, pues accidentes serios sólo tuvieron dos: el primero al producirse una gran alarma a bordo de la ca-

pitana por haberse prendido fuego a una caldera de brea, que estuvo a punto de ocasionar el incendio del navío, y el segundo fué el atascamiento en un barrizal de los cuatro barcos, del que pudieron salir sin daño, si bien a costa de no pocos esfuerzos. No; esta vez el paso del estrecho pudo hacerse con relativa facilidad, pareciéndoles a nuestros navegantes casi un milagro que encontraran su camino tan expedito. Calcularon haber navegado por él alrededor de ciento diez leguas.

Pero estaba de Dios que aquella empresa, comenzada con tanto aparato y alegría, no tuviera buen fin.

Desembocaron el estrecho el 26 de mayo de 1526 y parecían haberse dejado atrás la suerte negra. Mar sosegada, viento propicio y ánimo risueño. Las naves iban bastante separadas, como gozosas de tener ante sí la inmensidad del más grande Océano. Al caer la tarde, envueltas por los resplandores del ocaso, parecían teñidas sus velas con los colores del oro y de la sangre.

Ya Loaisa debía haberse casi olvidado de la *Anunciada* y la *San Gabriel* al poner rumbo al Oriente, después de tantos trabajos padecidos. Pero, al amanecer del 1.º de junio, distando unas ciento sesenta leguas del cabo Deseado, vieron Loaisa y Elcano, con estupor convertido luego en zozobra, que la capitana navegaba sola. Habían desaparecido la *Parral*, la *San Lesmes* y también el galeón. En vano dejaron pasar primero las horas y después los días esperando volver a divisar sus velas. Escrutaban desde el puente el horizonte, buscando en el infinito un motivo de esperanza. A veces su misma ansiedad les preparaba espejismos que acentuaban más tarde la amargura del desengaño, o les inducía el deseo a tomar por vela lo que sólo era una nube.

El día 10 observaron 37 grados de latitud sur y estaban casi convencidos de haber perdido para siempre los tres bajeles separados de su compañía. En efecto, no volverían a verlos nunca.

A bordo de la nao de Loaisa todo era ahora quebranto y desolación. Las ilusiones encendidas al desembocar el estrecho habían durado lo que dura la pompa de las rosas y su fugacidad no podía dejar tras sí sino las sombras del infortunio. La nave venía muy vencida y entraba en ella el agua a borbotones. Dos bombas funcionaban constantemente, relevándose sus hombres; pero habrían sido necesarias otras dos. Por otra parte, escaseaban los víveres.

Contribuyó a esta penuria la circunstancia de haber embarcado en la carabela del jefe de la flota los náufragos salvados de la *Santi Spiritus*, aumentando de este modo la dotación en un cincuenta por ciento. Bien es verdad que ahora el número de tripulantes iba reduciéndose rápidamente, pues se morían muchos. El piloto Rodrigo de Bermejo fué uno de los primeros en caer; también falleció el contador Alonso de Tejada.

Loaisa hubo de establecer un racionamiento cruel, con lo cual aumentaron las defunciones debido al agotamiento. Pero la navegación era muy larga y no había más remedio que comer poco para llegar a puerto.

Llevaban dos meses navegando por el Pacífico y se había ya cumplido un año de su partida de España, cuando enfermó de muerte el capitán general. Creyóse a bordo que adolecía por no haber podido resignarse a la pérdida de sus barcos, mejor dicho, a su defección. El buen fraile de la orden de San Juan, que había observado con todos los oficiales de la armada una actitud correcta, no concebía que le hubiesen traicionado casi todos, hasta el punto de dejarle con un solo navío. No aceptaba que hubieran naufragado los otros cinco; la separación debió ser, por consiguiente, voluntaria, y la certidumbre de tan injustificado como cruel abandono acabó por hundirle en una melancolía mortal. "Se muere de rabia de verse solo." Así pensaron muchos de los que le asistieron en su última hora. Pero si se morían también los demás, ¿por qué había de contarse él entre los privilegiados por su resistencia física? Un fraile no suele ser más fuerte que un marinero o que un hombre de armas.

Murió Loaisa el día 30 de julio, siendo proclamado, para sustituirle, de acuerdo con una provisión secreta del Emperador, Juan Sebastián Elcano. Mas también éste hallábase postrado y sin esperanzas de sobrevivir por mucho tiempo al jefe desaparecido. Haciendo un esfuerzo de flaqueza, dictó las primeras providencias y renovó los mandos. Entre los nombramientos hechos por él en aquella hora de mortal angustia, se contaba el de su pariente Martín Pérez para el cargo de piloto.

Elcano era todavía un hombre joven — su edad debía hallarse entre los cincuenta y cincuenta y cinco años; — pero su viaje alrededor del mundo, con los trabajos y penalidades que hubo de padecer, había quebrantado profundamente su naturaleza de co-

loso. Al morir Loaisa, debió pensar el de Guetaria que no tardaría en seguir el mismo camino, aunque alimentaba la esperanza de llevar la nave hasta Tidore. No le concedió Dios ver realizado este deseo. Cuatro días después de haber sido arrojado al mar el cadáver del fraile de San Juan, estaba el suyo metido en un saco, sobre cubierta, y a su alrededor, hincada la rodilla, le despedían sus compañeros con una breve oración.

Digno remate a la vida de un hombre que había consagrado al mar desde el primero al último aliento. Tenía que morir fatalmente a bordo de un navío y entregar sus despojos al Océano, en uno de cuyos parajes más profundos encontraría el eterno descanso. No por un azar imprevisible, como Loaisa, sino por la fuerza del sino.

Juan Sebastián Elcano no tiene más historia que la de sus viajes y su nombre está indisolublemente unido al de una nave, aquella que, la primera entre todas, volvió al punto geográfico de donde había salido marchando siempre adelante. También se llamaba *Victoria* la carabela donde expiró, lo que venía a ser como una evocación casi providencial en el instante supremo del tránsito. Y seguía el mismo camino que antes le condujo a la gloria y ahora le dejaba en la muerte.

Ésta advino el 4 de agosto de 1526. Dos días antes había observado el marino de Guetaria 6 grados 35 minutos de latitud norte.

La nave llegó a Tidore. Pero ya la empresa quedaba frustrada y volcaría la pesadumbre de su derrumbamiento sobre toda tentativa ulterior por extender el dominio de España hasta las islas maravillosas que, durante un cuarto de siglo, hubieron de constituir la suprema ambición de los descubridores, ambición que sentían igualmente la Corona y el pueblo. El fracaso de la expedición de Loaisa, con la muerte de sus jefes principales, torció el rumbo de los acontecimientos, haciendo sentir en el futuro una influencia nefasta.

Cuando los supervivientes del desastre llegaron a Tidore, ya los portugueses se habían establecido sólidamente en las Molucas, teniendo en Ternatè una posición fuerte que les servía de base de operaciones. Preparados para estorbar todo esfuerzo de los nuestros por introducirse en unas islas que ellos codiciaban igualmente, habíanse apoderado de la nave *Trinidad*, llegada a Tidore con

Elcano en el viaje anterior, y era su propósito apresar cuantos barcos españoles se pusieran a su alcance.

La presencia de la armada de Loaisa y Elcano, tal como salió de La Coruña, habría bastado, sin embargo, para dar un cambio a la situación; pues con sus cuatrocientos cincuenta hombres y la fuerza del derecho, su victoria era segura. Pero llegaron a las Molucas un puñado de castellanos extenuados, maltrechos, casi muertos de hambre, que poco podían hacer en defensa de la causa de España, aunque hicieron mucho, muchísimo, como fué sostener una guerra contra los usurpadores, aliándose con el príncipe de Tidore. Guerra sangrienta y difícil para el contrario, pese a su aplastante superioridad, y que duró largo tiempo, dando ocasión a innumerables actos de heroísmo, tan extraordinarios como inútiles a la postre. Finalmente, los castellanos fueron vencidos, como no podía ocurrir de otro modo, en consideración a sus escasas y desnutridas fuerzas, y todos ellos, con su descuadrada carabela, cayeron en poder del enemigo. A última hora habían recibido un pequeño refuerzo con el arribo inesperado de la *Santa María del Parral*, uno de los navíos menores de la que fué poderosa y brillante escuadra, el cual corrió la misma suerte de su capitana.

¿Y las otras naves que las tormentas o la traición habían dispersado? ¿Dónde estaban la *San Gabriel*, la *Anunciada*, la *San Lesmes* y el galeón? Del galeón se supo que había llegado a Méjico. Las otras todas tuvieron mal fin.

*

Se perdieron las Molucas para Castilla. En el año de 1528, había hecho Hernán Cortés una nueva tentativa por apoderarse del rico archipiélago malayo, enviando desde Méjico dos navíos que tampoco respondieron a las esperanzas puestas en ellos, y en 1529, inesperadamente, sin causa ostensible y sin dar a nadie explicaciones, Carlos V cedió las Molucas a Portugal por trescientos cincuenta mil ducados.

Habíase gastado en buscar aquellas islas mucho más, sin contar las vidas sacrificadas en repetidas expediciones, que deben contarse desde que se inició con Vicente Yáñez Pinzón la pesquisa del estrecho. El sueño español de la primera época de los descu-

brimientos había sido llegar a la India oriental, que era lo que buscaba Colón cuando descubrió un Nuevo Mundo.

Y de improviso, como obedeciendo a un movimiento de su ánimo voluble, el Emperador renunciaba a la antigua ilusión de Castilla por treinta dineros, en medio del estupor de su corte y de su pueblo, que habrían de experimentar profundo desencanto. ¿Era que deseaba poner término a la enconada reyerta con Portugal? En ese caso no serían extraños a resolución tan sorprendente su enlace con la hermana de Juan III, doña Isabel, y el del monarca lusitano con doña Catalina, hermana del Emperador. Los matrimonios de los reyes obedecían entonces más que ahora a razones de Estado, es decir, a conveniencias políticas.

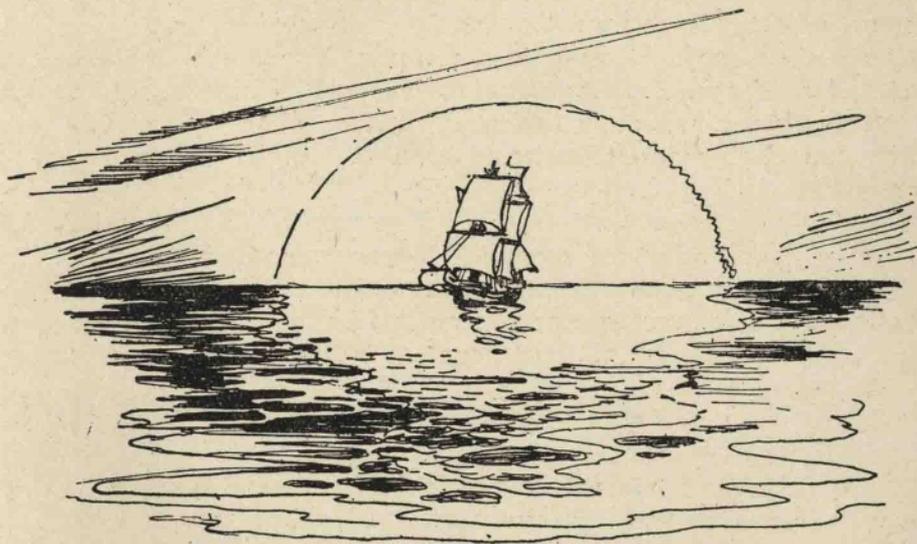
La decepción sufrida por la corte castellana ante el regalo hecho a la Corona de Portugal — porque regalo de bodas parecía la entrega de las islas orientales por una cantidad ridícula — no se mantuvo en silencio. Decíase con razón que la renta de un año, si fueran las Molucas explotadas por España, sobrepasaría de largo la referida cantidad, y que más cuenta habría tenido desprenderse de Extremadura, si se miraba la operación como un negocio.

No se quedó la protesta sólo en palabras: pese a la concesión hecha por el Emperador, un caballero llamado Simón de la Alcazaba, que por cierto se había contado entre los representantes de España cuando se reunió la Junta repartidora en Elbes y Badajoz, quiso reconquistar a sus expensas las tierras de la Especiería, por lo que, en 1534, aparejó una flota no despreciable, al frente de la cual se puso. Un motín que se produjo a bordo de las naves, antes de llegar al estrecho de Magallanes, dió al traste con la empresa y con la vida de su promotor, que fué asesinado por los rebeldes. Otra escuadra armó al año siguiente D. Gutierre de Vargas, obispo de Plasencia, que naufragó, no consiguiendo pasar el estrecho sino un solo bajel. Y, por último, D. Antonio de Mendoza, virrey de Méjico, envió a las Molucas otros barcos en 1542, asimismo con suerte adversa, perdiéndose los navíos y cayendo sus tripulaciones en manos de los portugueses.

En 1548, quisieron los procuradores de cortes, estando en Valladolid, pedir al Emperador que diese las Molucas al reino en arrendamiento por seis años, encargándose ellos de reintegrar de su peculio al Rey de Portugal los trescientos cincuenta mil duca-

dos pagados por las islas. Esta proposición, inspirada sin duda en un sentimiento patriótico, fué recibida por Carlos V, que a la sazón se encontraba en Flandes, con manifiesto disgusto, y de un modo tajante, que cortaba de raíz toda posible objeción, ordenó que nunca más se le volviera a hablar de aquel asunto.

La orden fué cumplida y el archipiélago malayo desapareció para siempre del horizonte de España.



INDICE

PREFACIO	<u>Págs.</u> 5
--------------------	-------------------

MARTÍN ALONSO PINZÓN

I. Injusticias de la historia	9
II. El misterio oceánico	13
III. Palos de Moguer	20
IV. Cristóbal Colón	29
V. El hombre providencial	37
VI. Rumbo al misterio	50
VII. El muerto al hoyo...	65

VICENTE YAÑEZ PINZÓN

I. Casta de marinos	85
II. Descubrimiento del Amazonas	90
III. El nuevo continente	102

JUAN DE LA COSA

I. Un cántabro, un castellano y un florentino	111
II. En la zona tórrida	116
III. El río Magdalena y el golfo de Urabá	127
IV. Desenlace trágico	134

JUAN DÍAZ DE SOLÍS

I. La sombra del corsario	145
II. Del cabo de San Roque al paraíso de Vespuccio	154
III. El río de la Plata	160

JUAN SEBASTIÁN ELCANO

	<u>Págs.</u>
I. Un marino sin empleo	167
II. Magallanes	174
III. Frutos de la discordia	185
IV. El estrecho, camino de la muerte	195
V. Borneo	207
VI. La primera vuelta al mundo	218
VII. Nueva expedición a las Molucas	229
VIII. Tristes destinos	242

LIBROS PARA NIÑOS Y PARA

El maravilloso país de los Snergs

por

E. A. Wyke Smith

traducción de

Mariano Manent

Todos los que se deleitaron con la historia de Peter Pan, se deleitarán igualmente con las aventuras de Sylvia y Joe, escritas para los niños de todas las edades y de todas las aficiones.



DE INMEDIATA PUBLICACIÓN

Blancanieves y los siete enanos

Ilustraciones de Mercedes Llimona

La más deliciosa interpretación del
cuento de los hermanos Grimm

Edición de lujo,
con láminas y portada a todo color



15 pesetas

OS QUE AMAN A LOS NIÑOS

JUGUETES

por

C. Torre Enciso y J. Soler Serrano

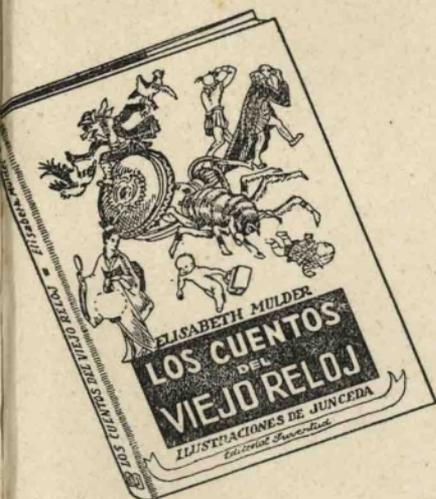
Divertidos poemas para niños y para mayores. Un volumen con ilustraciones a todo color 8 pesetas

El libro de las niñas

por OLIVE LANDERS

Gufa para mujercitas de 8 a 18 años

En tela: 18 pesetas



Por amar bien a España

por El Tebib Arrumí

Historia de tres muchachos que fueron verdaderos héroes

Los cuentos del viejo reloj

por Elisabeth Múlder

Deliciosos cuentos llenos de belleza y sensibilidad . . En tela: 12 pesetas



MAYA LA ABEJA

por Waldemar Bonsels

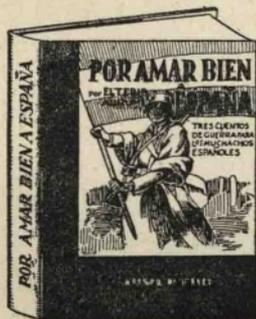
La suerte de la pequeña Maya cautiva a todo el mundo. Un volumen encuadernado: 12 ptas.

HEIDI

por Juana Spyri

Un cántico a la vida sencilla

Edición corriente: 10 pesetas



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS



R34128