

no Pacífico) por la vía marítima y permitiera llegar a las Islas de las Especies o Molucas, llamada entonces el Maluco.

Pero el soberano portugués no supo apreciar sus calidades y recompensar sus méritos y ello lo indujo a colocarse bajo el pabellón español. Sin embargo, algunos historiadores apuntan que el joven rey Carlos V y I de España tenía, además de los tradicionales intereses castellanos, motivos personales para empeñarse en aquella empresa y brindó una excelente acogida al portugués a pesar de los recelos que en muchos despertaba. En efecto, Carlos V, entonces rey de España, buscaba la corona del imperio alemán y para ello necesitaba el apoyo económico en gran escala de los comerciantes germánicos y flamencos. Éstos se había beneficiado tradicionalmente del tráfico que desde el Oriente venía por el Mediterráneo a Venecia y Génova y de estos puertos a los del Norte en que ellos operaban. El desplazamiento de esta ruta a la de Lisboa les causaba en consecuencia un enorme perjuicio. Egipto había caído recientemente en manos de los turcos, y lo que implicaba el abandono de toda esperanza para reabrir el Asia Menor; su única expectativa se encontraba en las posibilidades de España para romper el monopolio portugués. Si esto se lograba, la unificación de España y Alemania bajo un solo monarca tendría un atractivo más para ellos. Por otra parte, el genovés reveló al futuro emperador que las famosas Molucas se encontraban tan al Oriente que bien pudiera ser que quedaran dentro de la zona española del tratado de Tordesillas (7 de junio de 1494) si la línea se prolongaba a ese hemisferio, como necesariamente tendría que hacerse cuando los españoles avanzando por el Poniente y los portugueses por el Oriente, se encontraran en aquellas latitudes².

El rechazo del rey luso a su proyecto de explorar esta ruta, lleva entonces a Magallanes a desnaturalizarse, y marchando a Sevilla le ofrece gustosamente sus servicios a Carlos I de España. Éste, entusiasmado con la idea de Magallanes, le otorgó al marino hispano-portugués varias capitulaciones firmadas en Valladolid el 26 de marzo de 1518 que ponían a su disposición cinco barcos y una tripulación de 265 hombres. Magallanes salió de Sevilla el 10 de agosto de 1519 y de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre con una flota de cinco naves: *Santiago*, *San Antonio*, *Trinidad*, *Concepción* y *Victoria*. De ese modo, el piloto hispano-portugués poseía ya los datos geográficos fundamentales y necesarios, aunque sólo fuera aproximadamente, del problema a cuya solución se lanzaba, puesto que

² Lapuente, Manuel Rodríguez: *Historia de Iberoamérica, Barcelona, Ramón Sopena, 1975, p. 124-25.*

Magallanes, a juicio de muchos historiadores de la cartografía náutica, era uno de los preclaros navegantes representativos de aquella edad de gloriosas empresas descubridoras y de singulares andanzas náuticas. Gracias a los métodos científicos de la navegación hispano-portuguesa que encarnaba Magallanes y a la inteligencia, audacia y auxilio españoles, se iba a dar la vuelta al globo. La esfereidad de la tierra defendida por Nicolás Copérnico a través de su famoso tratado *De revolutionibus orbium coelestium* (escrito entre 1507 y 1530), abandonando el sistema geocéntrico tolomeico, proponía un sistema del mundo heliocéntrico, que atribuía al Sol el centro del universo relegando a la Tierra a un lugar secundario, como uno de tantos planetas que giran a su alrededor, iba a quedar demostrada con toda evidencia en este viaje de Magallanes. Como ha dicho Kohl, «arrebató la Tierra de los hombros de Atlas y la suspendió del éter». El historiador americano Navarro Lamarca afirma que Magallanes, aunque separado pocos años de Colón, pertenece en realidad a un tiempo distinto. No había en Magallanes nada del medieval y profético misticismo colombino. Era un hombre de acción, fuerte, enérgico, sufrido y eminentemente práctico. El juicio póstumo de la Historia considera su viaje como el mejor esfuerzo que han presenciado los siglos. Conocía el emplazamiento de las Molucas, la configuración del continente americano y la existencia del Mar del Sur (Océano Pacífico) revelada por Vasco Núñez de Balboa (25 de septiembre de 1513). Pero sabía también que las distancias eran inmensas y los riesgos, en una navegación tan larga, infinitos. Así lo fue el 8 de diciembre de 1519 hasta que no terminó de cruzar el Atlántico y empezó con toda minuciosidad el reconocimiento costero. O sea, al cruzar el Atlántico, tocaron las costas del Brasil y navegando hacia el Sur entraron en el Río de la Plata, siguieron costearlo y fondearon en el Puerto de San Julián, en la Patagonia (actual Argentina) a 21 de marzo de 1520, donde Magallanes ahogó en sangre una sublevación. El invierno sudamericano lo sorprendió a la altura de la Patagonia y decidió pasarlo allí, para evitar los posibles hielos del Antártico, pero parte de su tripulación se sublevó clamando por la vuelta a la Península. Magallanes procedió contra sus hombres con tanta energía como sabía hacerlo contra el mar: ejecutó a dos cabecillas y a otros dos, uno de ellos el capellán de la expedición, los abandonó en la costa. Poco después una tempestad destruyó uno de sus navíos. Pasaron cuatro meses del otoño e invierno austral, y al alborear la primavera del hemisferio sur (24 de agosto de 1520) continuó el viaje después de abandonar el puerto en que había invernado, al que llamó San Julián, y reanudó la exploración. Avanzó lentamente y el 21 de octubre de 1520