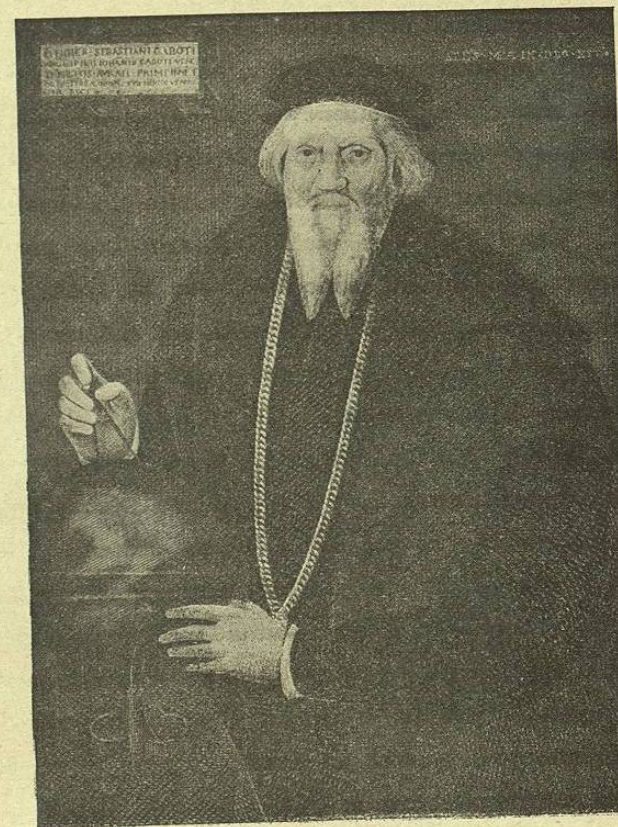


causa del repliegue del istmo hacia el Oeste, entre el mar de los Caribes (mar del Norte) y el golfo de Panamá. Pronto se lanzaron cuatro carabelas en las aguas que bañan el archipiélago de las Perlas, y de allí navegaron á lo largo de las costas: los caminos quedaban abiertos, al Sud hacia el Perú, al Noroeste hacia Méjico, al Oeste hacia aquella Asia lejana que el gran Genovés creía haber abordado. Sin embargo, todavía había navegantes que buscaban ese pasaje marítimo que en vano se había buscado detrás de las Antillas. En 1509, Vicente Pinzón y Díaz de Solís creyeron por un instante haber penetrado en él cuando entraron en la ancha desembocadura del Río de la Plata; después, en 1517, el admirable navegante Sebastián Cabot esperó, con más razón, bogar al fin sobre la verdadera ruta marítima del Asia cuando hubo pasado las costas atlánticas del Labrador y hubo entrado en un amplio estrecho — probablemente el Fox-Channel — donde alcanzó el $67^{\circ} 30'$ de latitud septentrional; pero allá, sus compañeros, espantados á la vista de las nieves, de las rocas áridas, de los hielos flotantes, le obligaron á retroceder. Sin embargo, estaba en la buena vía: su barco había penetrado en ese formidable laberinto de estrechos que conduce al mar de Bering y al Pacífico, y que no había de ser descubierto hasta 333 años después por los exploradores árticos de la Gran Bretaña.

Es imponderable la iniciativa, la audacia y la ciencia de aquel marino del siglo XVI, que pudo avanzar tanto en unos mares de acceso tan difícil y realizar parcialmente su tentativa. Y sin embargo, Sebastián Cabot quedó casi ignorado de su tiempo; se olvidó que, por la longitud de las costas descubiertas y dadas á conocer, había hecho suyo el continente septentrional del Nuevo Mundo; no se prestó tampoco la atención que merecían á sus importantísimas observaciones sobre la física del globo, porque á él se deben los primeros conocimientos sobre la diramación de las corrientes parciales de lo que hoy se llama *Gulfstream* ó «corriente del golfo»; él fué también el primero que reconoció los parajes precisos del mar — 110 millas al oeste del Azore Flores — donde en su tiempo pasaba el meridiano de la brújula sin declinación¹. Hasta se ignora cuándo

¹ A. von Humboldt, *Cosmos*.

murió Sebastián Cabot, en algún rincón de Londres, después de su vuelta de un viaje al Río de la Plata, al Paraná y al Uruguay, en 1528, donde había dado pruebas de su genio, indicando el río como el camino futuro de los países del Plata, recientemente descubiertos en los montes occidentales de los Andes por los conquistadores. La poca celebridad relativa de Sebastián Cabot se debe probablemente á que, más cuidadoso de la ciencia que de la fortuna, no trajo de sus viajes el oro y las perlas que ilustraron á Colón y que después hicieron la gloria de los Pizarro y de los Cortés. Además, la vida aventurera de aquel Genovés, Veneciano é Inglés, unas veces al servicio de Carlos V, otras al de Enrique VIII, no permitió á ningún país reclamarle especialmente como una gloria nacional. Los habitantes de Bristol, para honrar la memoria de los dos Cabot, padre é hijo, elevaron una torre conmemorativa en la cima de la colina de Brandon ó Brandan, en cuya altura estaba situado el santuario venerado que presidía á las grandes navegaciones del Atlántico. Antiguamente en el mar abundaban las islas y archipiélagos puestos bajo la invocación del santo eremita, reemplazado ahora por los dos Gabotto.



SEBASTIÁN CABOT (1470-1555?)

Retrato atribuido á Holbein.

En la época en que Sebastián Cabot buscaba el camino de la

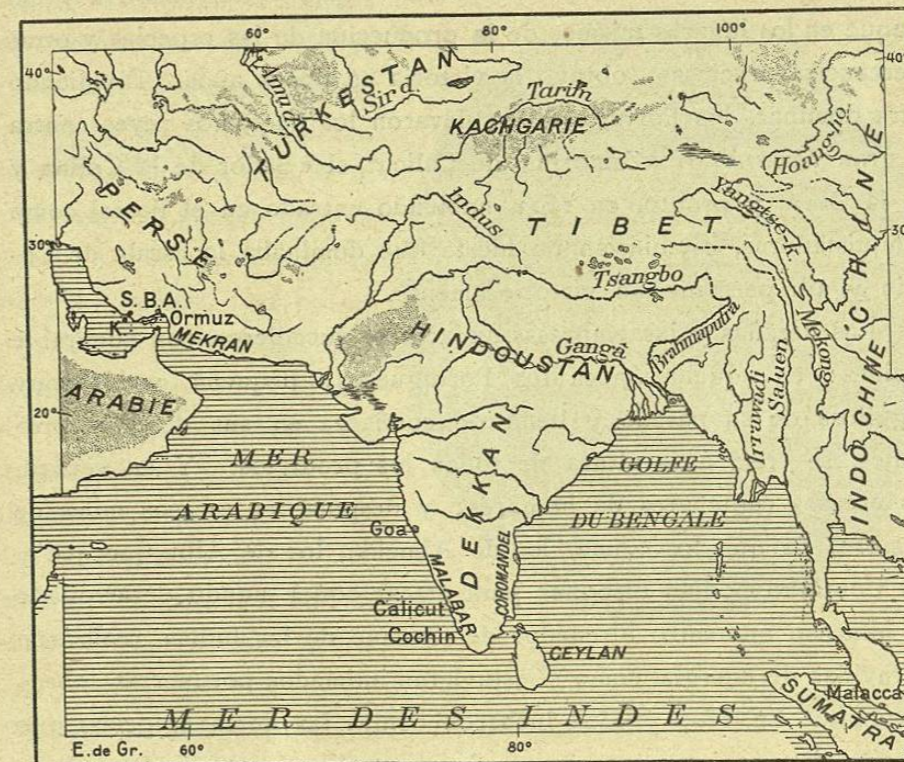
China y de las Indias por el «paso del Noroeste», el camino directo por los mares orientales se practicaba ya hacía cerca de veinte años. Los Portugueses hasta le conocían ya de antes, puesto que Bartolomé Díaz había contorneado el extremo meridional del África, y Pero de Covilhão, embajador enviado al rey de Etiopía, que se pensaba fuera el famoso «Preste Juan» de la leyenda, había recorrido el Océano Índico en barcos árabes, visitando Madagascar, Sofala y la costa occidental de la India. El objeto y los medios de alcanzarle eran, pues, ampliamente conocidos, pero el gobierno portugués había vacilado ante el coste enorme de una expedición marítima hasta el momento en que el descubrimiento y la exploración de las Indias Occidentales por Cristóbal Colón hubieran puesto un término á todo retraso.

Vasco de Gama partió en 1497 con una escuadrilla de cuatro barcos, y sin más dificultad que la lucha contra las fuertes corrientes del canal de Mozambique, dificultad que atestigua todavía el nombre de cabo Corrientes que lleva un promontorio del litoral, alcanzó la desembocadura del Zambeze, el «río de los Buenos Pronósticos». En este punto quedaba hecha la unión de los itinerarios marítimos, puesto que los marineros árabes descendían más al Sud, hasta Sofala, en sus navegaciones costeanas. No se crea que Vasco de Gama y sus compañeros portugueses debieran á su solo genio y á su inquebrantable voluntad el hallazgo de las vías del mar de las Indias: gracias á los pilotos árabes de la costa oriental del África, á aquellos mismos á quienes iban á despojar del dominio del mar, navegaron de puerto en puerto, Mozambique, Mombaz, Melindi y se hicieron llevar después por el monzón al puerto de Calicut. Cuando Vasco de Gama se presentó en aquellos mares índicos ya se observaban las reglas del derecho marítimo de una manera más escrupulosa que en los mares europeos: desde el final del siglo XIII los navegantes árabes y malayos de religión mahometana habían redactado allí, «según las costumbres antiguas», una recopilación de jurisprudencia marítima, generalmente aceptada en los mares de la Malasia¹, lo mismo que en los de Madagascar y de África. Las costumbres de la piratería fueron introducidas en aquellos mares por los cristianos.

¹ J.-M. Pardessus, *Collection de Lois maritimes antérieures au XVIII^e Siècle*; — citado por E. Nys, *Un Chapitre de l'Histoire de la Mer*.

Los encuentros que tuvieron los Portugueses en la costa del Malabar prueban que, mucho antes del establecimiento de comunicaciones oficiales entre los Estados de Europa y de Asia, los traficantes habían hallado por sí solos el camino de las tierras lejanas impulsados por la concurrencia vital. Lo mismo en la costa africana que

N.º 366. Teatro de las conquistas portuguesas.



1 : 50 000 000

0 1000 2000 3000 Kil.

A la entrada del golfo Pérsico, S. indica la posición de Siraf, K. la isla de Kai, y B. A. Bender-Abbas.

en las orillas del Malabar, Vasco de Gama tuvo por aliados naturales unos cristianos «tomistas», descendientes de los Hindus convertidos en los primeros siglos de la propaganda «nazarena»; después, en sus cruceros de puerto á puerto, contrató, como piloto y como espía, un judío polaco que chapurreaba el italiano; unos mercaderes de Venecia, antecesores de los Portugueses, habían sido sus educadores.

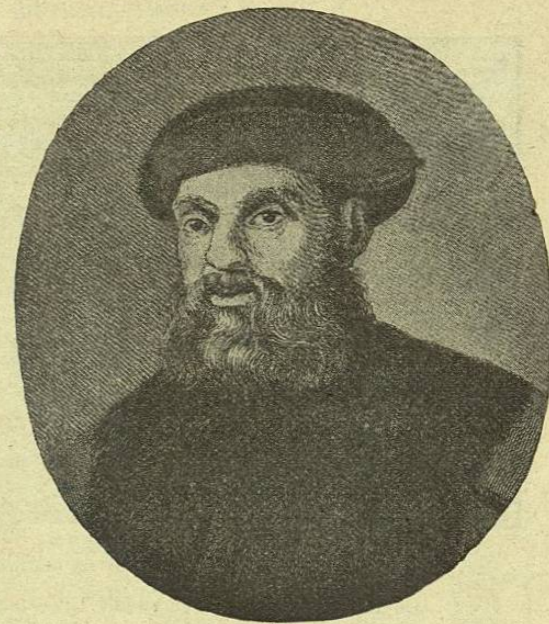
Por lo demás, en la India como en el Mediterráneo, la lucha comercial continuaba entre pueblos cristianos: Lisboa se dedicó á cortar el tráfico de Venecia, servido por los navegantes árabes; las guerras, asaltos, sorpresas, batallas y bombardeos que se sucedieron entre los recién llegados y los soberanos del litoral hindu no fueron en realidad más que episodios de la lucha entablada entre los dos grandes mercados europeos. Lisboa, que poseía la ventaja de la iniciativa y del ataque en los lugares mismos de la producción de las especias y otras mercancías preciosas, obtuvo la victoria en pocos años. Dividiendo para dominar, los Portugueses sublevaron los pequeños reyes contra el gran *tamutivi* ó «Zamorin» de Calicut, el «Señor de la Colina y de la Ola», y pronto, en 1503, habiendo entrado en el litoral como conquistadores, establecían un fuerte que dominaba la escala de Cochín y allí permanecían victoriosamente.

Las hazañas y las empresas audaces se sucedieron con admirable rapidez: en aquella época los Portugueses, pequeña nación muy orgullosa de su pasado y llena de confianza en sus destinos presentes, se creía á la altura de todos los prodigios. Y en verdad, los escasos centenares de hombres, y después los escasos miles de hombres de que los Gama, los de Almeida, los de Albuquerque y los Coutinho podían disponer para atacar aquel mundo desarrollado en inmenso anfiteatro alrededor del Océano de las Indias, realizaron maravillas de energía, como si estuvieran animados por fuerzas sobrehumanas. En 1507 y 1508 lucharon contra las flotas egipcias, que querían á toda costa conservar el monopolio de Alejandría como mercado de los productos de la India, y las destruyeron por completo; en 1510 se apoderaron de Goa, donde establecieron el depósito de la India gangética, y el año siguiente, á algunos miles de kilómetros más lejos, se introdujeron por fuerza en la gran ciudad marítima de Malacca, donde se daban cita las cuatro naciones comerciales del Extremo Oriente, agrupadas cada una en su barrio respectivo, los Goudzerati ó Hindus occidentales, los Bengali, los Javaneses y los Chinos. Después en 1515 se establecieron como dueños en la isla de Ormuz, la guardiana occidental del Océano Índico, donde las riquezas del Asia Menor, de Babilonia y del Irán se cambiaban contra los tesoros de la India, el mercado central que

un proverbio persa dice ser el «carbunco engastado en el anillo del mundo». Por último, desde el año 1518, los buques portugueses recorrieron las aguas de Banda y de las Molucas y fueron á cargar directamente á los lugares de producción las especias que en aquella época eran más preciosas que el oro. El rey de Portugal podía proclamarse el «dueño del comercio de la India y de Etiopía». Lisboa, la capital de un reino minúsculo, llegó á ser el principal depósito del mundo, y durante cierto tiempo tuvo el monopolio absoluto de la pimienta, del gengibre, de la canela y del clavo y de la nuez de especia. Ni junco, ni prau, ni barca china, malaya ó árabe podían navegar en los mares orientales sin pasaporte firmado por un inspector portugués.

Los grandes acontecimientos de la conquista se sucedían rápidamente en los mares orientales. Los Musulmanes acababan apenas de sentar su dominación completa en la isla de Java (1478) por el derrocamiento del reino de Madjapahit, cuando los cristianos de Europa aparecieron en sus inmediaciones. Más al Este, en el archipiélago de las Molucas, los Árabes precedieron de tan poco á los Portugueses, que los indígenas pudieron en muchas ocasiones hacer confusión entre los sectarios de Mahoma y los de Cristo. Después, cuando las poblaciones de la Insulinda se hallaban todavía poseídas por la emoción de terror causada por esa doble invasión de Occidentales, á la vez mercaderes y guerreros, se les presentaron otros hombres desconocidos, venidos por los mares de Oriente: eran los Españoles.

Esta expedición era conducida por un hombre como ha habido



FERNÃO MAGALHÃES (1470-1521)

De un grabado de Ferd. Selma.

pocos en la historia, un genio de inteligencia clara y de terrible voluntad, Magallanes (Magalhães), que pertenecía también á ese enérgico y pequeño pueblo portugués que un siglo de iniciativa náutica y de haberse acostumbrado á los peligros del mar había disciplinado perfectamente al valor y á la perseverancia. Magallanes había tomado parte en las expediciones de la India y se contaba en



ESTRECHO DE MAGALLANES

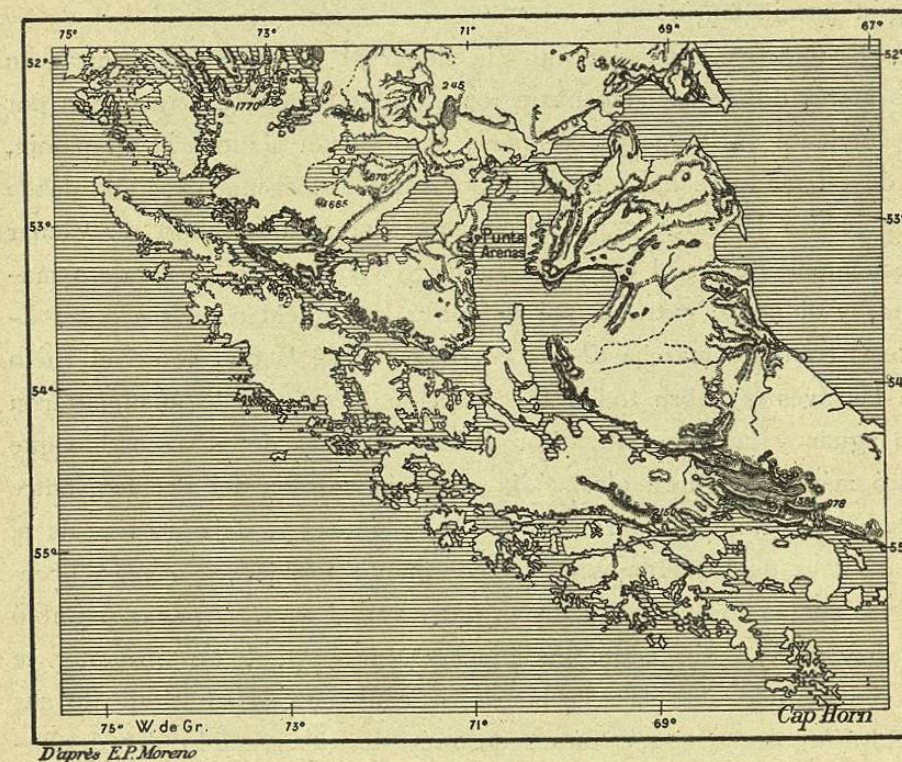
De una obra publicada en 1602 (*Peregrinatio in Indiam occidentalem*).

- | | | |
|--------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| A. Barcos á la entrada del estrecho. | E. Caracol. | M. Bahía de las Rocas. |
| B. Isla de los Pingüinos. | F. Cabo Fruart ó Froward. | N. O. Mujeres indígenas. |
| C. Pingüino. | I. Bahía de Rillens. | Q. Barcos á la salida del estrecho. |
| D. Bahía de las Conchas. | K. P. Hombres indígenas. | R. Restos de fortaleza. |
| | L. Bahía cerrada. | |

el número de los asaltantes que tomaron la villa de Malacca; había guerreado después en Marruecos, pero creyéndose ofendido por sus jefes y por su rey, salió secretamente de Portugal para hacerse español y proponer sus servicios á un soberano más equitativo. Aunque pequeño, cojo, de aspecto sombrío y rudo, Magallanes fué recibido en alto lugar: su proposición fué aceptada por el rey Carlos I, que pronto llegaría á ser Carlos V, y hacia últimos de 1519, la pequeña flotilla de descubrimiento franqueó la desembocadura del Guadalquivir en Sanlúcar de Barrameda. Las dificultades de la navegación comenzaban, pero mayores eran todavía las pro-

movidas por la conducta de los hombres, divididos por las preocupaciones de origen, los odios de patria, las vanidades de rango y las rivalidades de interés. Los Genoveses han llegado á ver en Colón el más grande de sus compatriotas, aunque haya descubierto el Nuevo Mundo bajo un pabellón que no es el suyo; pero las con-

N.º 367. Estrecho de Magallanes.



1: 5 000 000

0 100 200 300 Kil.

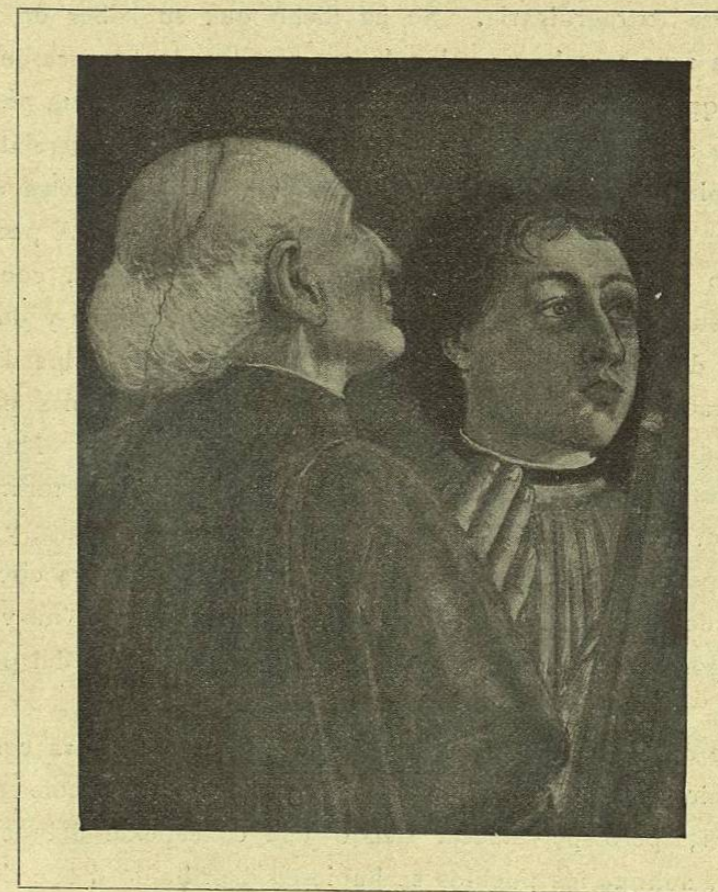
diciones del medio no eran las mismas para Magallanes: los dos reinos de la península, encontrándose entonces en ardiente emulación de conquistas, el navegante portugués fué considerado como un traidor por las gentes de su nación, y más de una vez tuvo que defenderse contra sus asechanzas; después tuvo que defenderse también contra las sospechas y los rencores de los Españoles que tenía bajo su mando, y con frecuencia tuvo que emplear la fuerza para mantener su autoridad desconocida. Fué temible en la bahía de San

Julián, donde comenzó la invernada; triunfó, por la astucia y la violencia, de los rebeldes que querían navegar directamente hacia las Molucas por el cabo de Buena Esperanza, librándose de los peligros de buscar otro camino por el Occidente; pero la decisión de Magallanes era invariable: se había propuesto llegar hasta el grado 75 de latitud meridional, «aunque tuviera que comer cuero y estopa, si no encontraba antes de llegar la punta extrema del continente ó algún pasaje marítimo».

Encontró ese pasaje, aun sin llegar al grado 53, sin entrar en los mares donde se encuentran los grandes témpanos arrastrados por la corriente en largas procesiones; pero es tan sinuoso el tal pasaje, y de tal modo se halla cortado por estrechos secundarios, bordeado por bahías laterales y pasadizos imprevistos, que hubo de vacilar frecuentemente en el curso de su largo viaje por el desfiladero marino, y si no se extravió fué debido á la sagacidad de sus observaciones sobre la marcha de las corrientes y de la ola, sobre el vuelo de las aves y sobre todos los demás indicios que le suministraron las aguas y la atmósfera. Por último, después de un recorrido que duró más de un mes, alcanzó la soberbia entrada del Pacífico, entre pilares de granito que rodean las rompientes, y, dejando tras de sí la «Tierra de los Humos» y el continente americano, navegó libremente en las inmensas soledades del mar del Sud. Apenas percibió aquí y allá algún islote en aquel Océano, que, no obstante, se ha comparado con la vía láctea, á causa de la multitud de sus archipiélagos, y, cuatro meses después de haber salido del desfiladero marítimo, llegaba al archipiélago llamado actualmente de las Filipinas.

No pudo pasar de allí. Tomó parte en las guerras locales, en un acceso de locura orgullosa, y allí pereció miserablemente, sin terminar la circunnavegación del globo, puesto que de Malacca, donde había peleado á las órdenes de Alburquerque, á la isla de Mactan, donde se enfangó en la playa pantanosa, la desviación entre los meridianos representa cerca de la décima-séptima parte de la circunferencia terrestre. Después de la muerte de Magallanes, el viaje de regreso fué una completa derrota: sus compañeros, reducidos constantemente en número por las deserciones, el escorbuto,

el hambre y las privaciones de toda clase, huían á través del mar de las Indias y después á través del Atlántico, tanto como lo permitían las olas, los vientos, su carena cargada de hierbas y de mariscos, sus mástiles recompuestos y su velamen en jirones. Por



AMERIGO VESPUCCI (1451-1512)

De un fresco de Ghirlandajo en Florencia.

último, de los 234 navegantes que partieron tres años antes de Sanlúcar de Barrameda, volvieron 13, demacrados, harapientos, lamentables, cuyos nombres ha recogido la historia: entre ellos se hallaban el piloto Albo y el marino vasco Sebastián del Canó, que mandaba los restos de la expedición y al que Carlos V dió este blasón notable: «*Primus circumdedisti me*». El vicentino Antonio Pigafetta,