La política y la diplomacia de Carlos V en la América portuguesa (1518-1530)

Ricardo Evaristo Santos

Tras la firma del tratado de Tordesillas en 7 de junio de 1494 bajo las soberanías de la Corona de Castilla por Fernando de Aragón e Isabel La Católica, y de Portugal por Juan II (1481-1495), se planifica diplomáticamente entre ambos gobiernos una serie de expediciones de reconocimiento a través del descubrimiento, conquista y la expansión colonial de ambas Américas (1495-1532).

En el caso de la América portuguesa, olvidado su proceso de colonización durante treinta años (1500-1530), puesto que la corona portuguesa seguía interesada en el comercio oriental, se intenta por ambas coronas, por medio de un acuerdo diplomático, la participación de marinos españoles en el proceso de viajes de reconocimiento de las costas del Atlántico Meridional, con vistas al trazado de una cartografía hispano-portuguesa en aquellas tierras, de forma más precisa, ante futuras ocupaciones de otras potencias extranjeras en la época (Francia e Inglaterra).

La política portuguesa bajo el reinado de Manuel I el Afortunado (1469-1521), sucesor en 1495 de su primo y cuñado Juan II, hace que la gesta histórica portuguesa a través de alianzas diplomáticas con la corona de Castilla alcance su máximo esplendor. Hizo de Portugal la primera potencia naval de Europa y promovió las expediciones ultramarinas que dieron como resultado el descubrimiento oficial del Brasil (22 de abril de 1500) y la conquista de numerosas tierras (Goa, Malaca, Sumatra, Ceilán, etc.). Mantuvo relaciones comerciales con Persia, Etiopía y China. Su sucesor Juan III (1521-1557) continúa la política diplomática anterior con el reino de Castilla, en la obra colonizadora de Brasil y Asia, logrando así la confirmación bajo el acuerdo diplomático con el emperador Carlos V de Augsburgo y I de España, de los derechos territoriales de exploración y colonización de Portugal sobre Brasil (1524), gracias al primer viaje de circunvalación al globo terráqueo atribuido a dos pilotos: el portugués Fernando de Magallanes y el español Juan Sebastián Elcano (1519-1522).

De esa forma, la consolidación de la política diplomática hispano-portuguesa se ve plasmada y fortalecida con la política imperial hispánica de

Carlos V (1518-1556) del brazo de su esposa, la reina Isabel de Portugal (1503-1539) como reina de España y emperatriz de Alemania (1526-1539), de quien tuvo a Felipe II (1527). Gobernó en España con gran prudencia durante las frecuentes ausencias de su esposo, y muy bien respaldada por un equipo de banqueros (alemanes, flamencos, genoveses y españoles), cuyos créditos a la Corona de Castilla suman por año 500.000 ducados en el primer período (1519-1531), llegando hasta 1.500.000 ducados por las buenas relaciones con los banqueros alemanes, gracias al contrato suscrito en 1530 por Fugger y Welser, inaugurando con esta fase (1530-1556) el tráfico indiano de los tesoros americanos, lo que hace apaciguar las luchas fratricidas y abre de nuevo las rutas del Océano con el Nuevo Mundo, el Atlántico y el Mediterráneo.

Tras la muerte de Américo Vespucio, en 1515, la localización del estrecho y tierras del Mar del Sur en su profunda totalidad de exploración geográfica, estaba todavía en suspenso cuando, a principios de 1518, se presentó a Carlos V, recién llegado a España para ocupar el trono que la locura de su madre doña Juana le cedía, un experto marino portugués llamado Fernando de Magallanes –cuyo apellido original era Magalhaes pero éste fue modificado por la pronunciación castellana– a ofrecer al gobierno español su pericia para realizar aquel cometido.

Así pues, el portugués Fernando de Magalhaes o Magallanes nació en algún lugar ignorado, quizás en tierras de Portugal (Sabrosa), entre 1470 y 1480; de familia distinguida, aunque pobre, sirvió de paje al rey Manuel I el Afortunado entre 1490? y 1504, y al llegar a su edad viril adoptó la vida de marino, a la cual le inclinaba su carácter aventurero[1].

Su formación complementaria se hizo en la corte portuguesa bajo auspicios del rey, distinguiéndose desde muy joven en las ciencias náuticas y cosmográficas. En 1505 marchó a la India con la expedición de Francisco de Almeida y participó durante siete años en los descubrimientos y conquistas de las Indias Orientales, a través de operaciones militares de Goa, distinguiéndose en la conquista de Malaca, la codiciada tierra de las especias, luego en África, donde recibió una herida en una pierna que le dejó cojo para toda la vida y finalmente regresó a Portugal. Nada más llegar del gran periplo, expuso al rey su idea de que, en vista de los descubrimientos de Núñez Balboa, era posible encontrar una ruta que, a través del continente americano, enlazara ambos océanos (Atlántico y Mar del Sur: hoy Océa-

[1] *F. Lummis, Charles:* Los Exploradores españoles del siglo XVI. Vindicación de la Acción Española en América, *Barcelona, Casa Editorial Araluce, 1922, p. 59.*

no Pacífico) por la vía marítima y permitiera llegar a las Islas de las Especias 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 latitudes[2].

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 esferecidad 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 costeando 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

descubrió el Cabo de las Vírgenes y con él, el deseado paso, la entrada de un estrecho cuyo fin nadie sabía dónde pudiera encontrarse. Pero Magallanes, a pesar de los temores de la tripulación, penetró resueltamente por el hoy estrecho de Magallanes, que separa la Patagonia de la Tierra del Fuego. Sus elevadas riberas lo hacían imponente y misterioso: la tribulación de uno de los barcos no pudo vencer el temor y sin que el capitán lo advirtiera, dio la vuelta para regresar a España. Al fin, el 21 de noviembre de 1520, tras un recorrido de un mes, perdiendo dos naves por el dificultoso camino: la Santiago que se estrelló contra la costa, y la San Antonio, porque su piloto Esteban Gómez no quiso seguir y huyó a Sevilla. Magallanes, con las tres naves que le quedaban, desembarcó a 27 de noviembre del mismo año en aquel océano al que, por su aparente mansedumbre, denominó Océano Pacífico.

Pero aún faltaba la parte más dura de la jornada. Durante meses tuvieron que navegar sin asidero alguno en aquel infinito mar desierto, sufriendo las torturas del hambre y la sed. El 13 de febrero de 1521 cruzaron nuevamente con rumbo al Noroeste: subió desde el paralelo 54° de latitud Sur al Norte del Ecuador, recorriendo en tres interminables meses más de cuatro mil leguas, con durísimas privaciones, en las que llegaron a comer los cueros y las ratas que había a bordo y donde el escorbuto ocasionó numerosas muertes. No hallaron más que islotes desiertos y estériles, hasta que el día 6 de marzo de 1521 tropezaron con el archipiélago de las Marianas, que Magallanes llamó de los Ladrones, y diez días después el archipiélago de San Lázaro, que más tarde sería denominado de las Filipinas. Magallanes, todavía no contento con el importante hallazgo, quiso denominar algunas de estas islas para asegurar definitivamente el paso por ellas a las Molucas, y al emprender una batalla contra los aborígenes de la isla de Mactán (junto a Cebú), el 27 de abril de 1521, encontró la muerte en ella, y Duarte Barbosa, que le sucedió en el mando, corrió la misma suerte pocos días después, por lo que la tripulación designó para sustituirlos a Juan Carballo. La flotilla continuó tocando varias islas, pero muchos capitanes y marinos hispano-portugueses murieron en lucha y por la traición de los indígenas, por lo que hubo de abandonarse la nave *Concepción*. Se nombró jefe de los navíos que quedaban entonces, *Trinidad* y *Victoria*, a Gonzalo Gómez de Espinosa, y capitán de la Victoria a Juan Sebastián Elcano. Fondearon en Tidore, una de las Molucas, meta de la expedición, el 8 de diciembre de 1521, donde fueron recibidos con afecto por el sultán Almanzur y cargaron las naves con ricas especias.

La nave *Trinidad*, no pudo proseguir su viaje a España por hacer agua, acordándose que una vez carenada tomase rumbo a Panamá y que la *Victoria* volviese a España, navegando hacia Occidente con el cargamento de especies y las cartas de los reyes del Maluco para Carlos V. El 21 de diciembre de 1521 se puso en derrota Elcano, con 47 españoles y 13 indios de tripulación, tocó la Isla de Timor, salió al Índico, lo atravesó, dobló el Cabo de Buena Esperanza el 6 de mayo de 1522, punto meridional de África, y navegó más de dos meses por el Atlántico sin tocar puerto alguno, con ruta al Norte. Perdió en este tiempo más de la mitad de la tripulación. Los superviviente, extenuados por el hambre, las fatigas y las enfermedades, llegaron a la isla de Santiago, de Cabo Verde, donde fondeó la *Victoria* el 9 de julio de 1522. En un esquife fueron al pueblo de Rivera Grande doce hombres para solicitar socorro del gobernador portugués, pero éste los declaró presos en nombre de su rey (Juan III de Portugal), y de haber podido hubiera hecho igual con todos los españoles para que no se supiese el feliz resultado de la expedición. La rivalidad comercial impulsó a esta cruel medida. Elcano, temiendo correr la misma suerte que sus subordinados, levó anclas y continuó el viaje con dieciocho hombres, la mayor parte enfermos, hasta Sanlúcar de Barrameda, a cuyo puerto llegó el 7 de septiembre y el 8 de septiembre de 1522 a Sevilla, a los tres años de la partida. Había navegado según sus cálculos 14.460 leguas y dado, por primera vez la vuelta al mundo, de Oriente a Occidente, demostrando prácticamente la esferecidad de la Tierra, pues con un rumbo siempre de Este a Oeste volvió al punto de salida. Dieciocho hombres habían realizado una de las mayores proezas de la historia, dirigidos por Juan Sebastián Elcano.

Carlos V premió a Elcano con 500 ducados de oro anuales y le otorgó un escudo de armas que tenía un globo con la leyenda: *Primus circumdedisti me* y además de otras mercedes; armó caballeros a algunos oficiales y concedió a la tripulación restante parte de los 533 quintales de clavo y canela, nuez moscada y sándalo que constituían la carga. Parte del cargamento fue comprado por la compañía alemana de los Welser.

De ese modo, el objetivo inicial cuya persecución dio origen al descubrimiento de América y a todo lo que él trajo consigo, se había al fin alcanzado con este último viaje. O sea que, se había llegado a las Indias Orientales caminando hacia Occidente, como quería Colón. Pero ahora que la ruta era conocida se veía que la distancia era tan grande y las condiciones de navegación tan difíciles, que la nueva vía no era comercialmente aprovechable. Pero cuando Elcano dio al Emperador Carlos V las noticias de este nuevo

desengaño de América, éste tenía ya los datos de Cortés que demostraban cuál era el verdadero valor que encerraba el Nuevo Continente (las Molucas habían sido ocupadas por los portugueses a partir de 1522).

Sin embargo, aún persistiría durante siglos la duda sobre si América y Asia no estaban ligadas en el Norte. Esto no quedaría dilucidado sino hasta el siglo XVIII en que Behring descubrió el estrecho que separa a ambos continentes y que lleva su nombre. Pero si quedó en claro, para la mentalidad de la época, la enorme distancia que existía entre las Antillas y las Molucas. Para la geografía de nuestro planeta la hazaña de Magallanes fue de una inapreciable importancia[3].

[3] *José Terrero y Juan Regla:* Historia de España, *Barcelona, Ramón Sopena, 1983, pp. 242-244.*