

OBRAS COMPLETAS
DE
CARLOS PEREYRA



LA CONQUISTA
DE LAS
RUTAS OCEANICAS

M. AGUILAR



EDITOR
MADRID

CARLOS PEREYRA

LA CONQUISTA DE LAS RUTAS
OCEÁNICAS



Registro NR 34123

CARLOS PEREYRA

BIBLIOTECA
SEDE IBEROAMERICANA
UNIA

LA CONQUISTA
DE LAS
RUTAS OCEÁNICAS

un
Universidades
Internacionales
de Andalucía
A

M. AGUILAR • EDITOR
MARQUES DE URQUIJO, 39
MADRID

ES PROPIEDAD



o ha sido poco difícil encerrar en las páginas de este pequeño volumen todos los hechos indispensables para el conocimiento de la gran revolución geográfica preparada desde el siglo XIII y realizada en el XVI con la apertura definitiva de las rutas que España y Portugal descubrieron a través de los mares oceánicos. Resumir y condensar secamente es en verdad una tarea bien sencilla, para la que sólo hace falta el método expositivo. Pero la obra de divulgación requiere ciertos artificios que la complican y dificultan. Para popularizar una materia histórica, sobre todo si es tan rica y compleja como la de este libro, hay que apelar por fuerza a la intervención del episodio dramático. Alguien dudará de que sea lícito buscar la cooperación de la anécdota—residuo legendario—para la exposición de la verdad, que en historia no existe frecuentemente sino cuando lucha y se impone contra el elemento de la fábula. El autor de estas líneas no ha vacilado, y acude a la anécdota, no para sometersele y acatarla, sino precisamente para vulnerarla y destruirla con las propias armas de su amenidad.

Ha sido necesario prescindir de toda cita o documentación comprobatoria, tanto para no robar espacio al texto, como para que el relato vaya por un cauce recto y suave, sin tortuosidades ni cascadas. Sólo así puede darse la impresión virgen de los hechos, aducidos por otra parte con escrúpulos de probidad, que son tanto más solícitos cuanto que el autor hace una apelación a la confianza de sus lectores, sin ofrecer pruebas de lo que afirma y discute en otros libros suyos.

Hay con todo en éste una serie numerosa de referencias a las fuentes originales, que serán un punto de apoyo para el que se proponga aclarar o extender sus noticias acerca de algún tópico. Las citas, por otra parte, no entran aquí como datos que puedan pesar sobre el espíritu y abrumarlo, sino como estimulantes para la curiosidad. Se ha procurado no invocar autoridades que asusten con pretensiones de pedantesca infalibilidad, sino llamar a los escritores para que acudan como personas de carne y hueso, como seres comunes y corrientes, susceptibles de todas las debilidades, y para que rindan su testimonio con oportunidad y gracia. Esto es lo único que se les exige, y además, que no insistan, pues el autor quiere dejar a cada lector el beneficio íntegro de la persuasión o de la duda.

Hay libros que agotan la materia. Este no puede aspirar a tanto, ni por su volumen, ni por su tendencia. Mucho será si logra entretener y sugerir.

TALENT DE BIEN FAIRE

I

EN 1444 salía de Venecia un joven que acababa de cumplir veintidós años, y que, habiendo estado en Flandes, quería volver a ese país, con el propósito de seguir la carrera del comercio. Tenía poco dinero, pero llevaba un tesoro de imaginación y de entusiasmo.

Pudo embarcarse en las galeras de que era capitán Marco Zeno, y haciendo las escalas de costumbre, el navegante veneciano pasó por las *Columnas de Hércules*. Iba ya con rumbo hacia el norte, cuando la fuerza de los vientos contrarios le obligó a retroceder y a tomar tierra en el cabo de San Vicente.

Vagando por aquellos contornos, el viajero oyó hablar del infante Don Enrique, cuya residencia, llamada *Villa Terçanabal*, o de la *Tercera Naval*, se levantaba sobre un cabo del litoral, el Promontorio Sacro de los antiguos, lengua estrechísima de tierra que presta abrigo a una ensenada minúscula. Allí estaba la famosa Academia Náutica de Sagres, si por Academia entendemos la casa solitaria de un príncipe asceta, concentrado fe-

brilmente en el desenvolvimiento de gigantescos planes marítimos. «Y para poder mejor gozar de la vista y curso de las estrellas y orbes celestes—dice Gaspar Fructuoso en sus *Saudades da terra*—eligió como sitio de su habitación una montaña en el cabo de San Vicente, por ser lugar en donde llueve pocas veces y en donde por maravilla se turba la serenidad del cielo.» Podíase distinguir desde lejos aquella casa a medio construir, cuyas paredes, muerto el infante, formaban un montículo de ruinas entre los peñascos y el arenal del promontorio.

Antonio Gonçalves, secretario del príncipe, y un veneciano, Patricio de Conti, cónsul de la Serenísimá República, se acercaron a las galeras de Marco Zeno para entrar en plática con los recién llegados. Gonçalves y Conti parecían estar al acecho de gente forastera, pues el infante gustaba de comunicarse con todos los que pudiesen llevarle su cooperación.

Los emisarios de Don Enrique hallaron un oyente propicio en el joven desconocido, cuyo nombre, Luigi de Cadamosto, o de Casa da Mosto, fué célebre cuando sus *Relaciones* de viaje aparecieron en la monumental colección de Ramusio. Gonçalves y Conti llevaban consigo muestras de azúcar y de goma que procedían de los cultivos de dos islas paradisíacas, descubiertas por los navegantes del príncipe, no lejos de las costas portuguesas, en las aguas del Océano Atlántico. La narración de los emisarios de Don Enrique, apoyada por el testimonio del azúcar y de la goma, inquietaron la fantasía de Cadamosto. Los vientos habían arrojado su galera en aquel promontorio que parecía el punto de arranque de una ruta meridional, más tentadora que la de Brujas. Y Ca-

damosto vaciló. ¿Proseguiría su interrumpido viaje?

En el portezuelo de Sagres, bajo la torre que lo protegía y en donde el príncipe tenía su observatorio, gemían las jarcias de una carabela. La arboladura, que confundía sus topes con el ramaje de los enebros vecinos, había visitado mares luminosos. Su casco redondo, que descansaba negligentemente, se había abandonado a las corrientes de aquel mar. ¡*Mar tenebroso!* Así lo llamaban las leyendas de la antigüedad. Así lo señalaban las cartas geográficas. Pero era todo de topacio y estaba cuajado de islas edénicas. Allí se hallaban las *Afortunadas*, y las más deliciosas de Don Enrique el *Navegante*.

Bien poco tuvieron que argumentar los dos agentes del príncipe para tentar la virgen codicia del negociante veneciano. Si seguía las banderas de Don Enrique, conocería mares jamás surcados por las galeras de Venecia, y entraría en un dédalo de regiones que *por nunca vistas ni oídas podrían con razón llamarse un mundo nuevo*. Hablábale de cierto cabo de la costa africana, cuyo nombre era Nam, que para algunos significaba *alto y ventoso*, en tanto que para otros quería decir *cabo de la Negación*, el punto de donde no se vuelve o es dudoso volver. Y, sin embargo, los *barineles* del infante habían entrado en Sagres con sus mástiles empavesados, mostrando así que para Portugal era una niñería el proverbio amenazador. Todo lo podía la tenacidad persistente de aquel príncipe casto, duro, concentrado, para quien la vida era un ensueño y el ensueño un cálculo. Sus capitanes no conocían mundos *tenebrosos*, «porque siendo las carabelas de Portugal los mayores navíos de vela que

han recorrido los mares, estando bien provistas de todo lo necesario, juzgábase imposible que hubiese para ellas sitios incógnitos».

Cadamosto se entregó al servicio de Don Enrique. Este le ofrecía las tres cuartas partes de todas las utilidades obtenidas en sus viajes a las islas y tierras del sur, si el tratante armaba la embarcación por su propia cuenta, pero si era el príncipe quien armaba la carabela, el mercader y su socio partirían por mitad las ganancias. ¡Qué ganancias! No bajaban de setecientos por ciento, y aun llegaban hasta decuplicar las aportaciones. Además, Cadamosto cedía a un atractivo especial. Dábasele por muy probable que habría «otros pueblos, con otras costumbres y otra religión», cuando la exploración avanzase más allá del término que alcanzaban entonces los portugueses, y se creía también que «tanto las especias como el oro y los esclavos, darían infinitamente mayores provechos en los países de negros». Hasta entonces, no sólo el vulgo, sino los mismos próceres, hablaban de las expediciones, deprimiéndolas «casi por manera de escarnio», pues consideraban «las grandes erogaciones y los escasos rendimientos de las empresas acometidas por el infante». Pero durante los últimos dos o tres años la actitud agresiva o desconfiada había ido cambiando, en presencia de los testimonios evidentes que patentizaban la existencia de grandes países susceptibles de explotación. Tanto por codicia como por deseos de ver mundo, la fe de Cadamosto se adunaba con la fe del príncipe. Era para él cosa segura que el *Africa portentosa* encerraba «tesoros de especierías y otras cosas buenas». Dispuso apresuradamente de las mercancías que llevaba para

Brujas, consignándolas a bordo de las propias galeras, y allí mismo se proveyó de las que se necesitaba para el tráfico africano. El infante mostró con esto mucho placer, y mandó armar una carabela de cuarenta y cinco toneladas, en la que el nuevo explorador se dió a la vela bajo el soplo de los primeros vientos primaverales de 1445.

II

TENÍASE por cierto que si el infante persistía con tan rara afición y tenacidad en las empresas de sus descubrimientos, era, ante todo, debido a la razón astrológica de «la inclinación de las ruedas celestiales. Porque su ascendiente fué Ayres, que es casa de Marte y es exaltación... Y por cuanto que el dicho Marte fué en Acuario, que es casa de Saturno y es casa de esperanza, significó que este señor se trabajara de conquistas altas y fuertes, especialmente de buscar las cosas encubiertas a los otros hombres, y secretas, según la calidad de Saturno...»

Muy otro, su hermano, el rey Don Duarte, o muy igual en el fondo si se quiere, había desdeñado los augurios de maese Guedalha, el judío que desempeñaba las funciones de físico y astrólogo, quien arrodillado, suplicábale que aplazase su coronación hasta la tarde, siquiera «porque los signos de la mañana eran contrarios». El buen rey, apoyando benévolamente la mano sobre el hombro del judío, respondió con la frase sacramental de la Astrología: *Dios sobre todo*. Si su divino poder disponía males, ¿a qué procurar eludirlos con la acción de los astros? Reinaría pocos años; sería funesto su tránsito por aquellas mansiones entenebrecidas. ¿Pero qué importaba? Un hijo del mestre de Avis, el rey Don Juan I, y de Doña Felipa de Lancaster, no podía vacilar. Con las constelaciones en su favor o en contra suya, cada

uno de los cachorros salidos de aquella ventregada heroica, seguía obediente a la voz íntima que le dictaba su altísima misión.

Ved al infante inclinado sobre sus mapas. La ciencia de los alejandrinos estaba envuelta en dudas y contradicciones. La geografía medioeval abría derroteros y los iluminaba con resplandores legados por la audacia de los árabes, de los escandinavos, de los catalanes, de los vascos y de los bretones. Pero el misterio no se aclaraba del todo. Sólo las exploraciones podrían fijar la línea de discrepancias entre las varias interpretaciones geográficas del continente portentoso. ¿Se prolongaba éste hasta los últimos términos de la tierra, y torciendo hacia el oriente se confundía con el Asia? Según esa hipótesis, el mar Indico sería un lago. Pero el infante no aceptaba la configuración aislante. El Africa era tierra peninsular. El mar Atlántico y el Indico se confundían. A través de sus aguas, Portugal abriría la ruta de la especiería y los perfumes, la seda y el marfil, el oro, el aljófár y las piedras preciosas que Génova y Venecia buscaban en los bazares del Egipto y en las costas del Asia Menor.

Don Enrique era el alma de las empresas marroquíes, feliz la una por la ocupación de Ceuta, y enlutada la otra por el desastre tangerino, en el que fué entregado a los moros Don Fernando—el *Príncipe Constante* de la tragedia calderoniana—, otro hijo del rey Don Juan I, otro cachorro que había heredado el alma templada para el heroísmo, si bien era el heroísmo del martirio. Meditando sobre la cuestión marroquí, Don Enrique llegó a comprender que el poder insultante de los moros se quebrantaría sólo cuando Portugal, dando la vuelta al Afri-

ca, hiciese una alianza con los cristianos de Etiopía. La parte política de su proyecto no era menos interesante que la parte mercantil.

Descubrir el ignoto Imperio del Preste Juan, ver los dominios de aquel soberano misterioso que la Europa occidental contemplaba como un protector de la Fe, y hacer de Portugal, por la fuerza de su Marina, el primero de los países cristianos, ¿no era esto una idea esencialmente moderna? ¿No anticipaba ya la fundación de imperios como el de la Gran Bretaña, basados en la acción de la técnica naval?

El infante Don Pedro, otro hermano de Don Enrique, otro heredero del rey Don Juan y de la reina Doña Felipa, otra originalidad inconfundible, había llevado de su viaje a Oriente una carta geográfica que centuplicaba, sin satisfacer, la curiosidad siempre despierta del solitario de Sagres. Y había llevado también un manuscrito destinado a la inmortalidad: los viajes del veneciano Marcó Polo.

He aquí cómo el genio de la navegación, personificado en Don Enrique, se nutría y arraigaba sobre los peñascos del promontorio. El azar intervenía, como siempre, poniéndose de parte de la voluntad bien orientada. Sin quererlo, sin saberlo casi, Don Enrique había iniciado su obra fundando un diminuto y delicioso imperio colonial, si es que las ideas de pequeñez y encanto son conciliables con la de imperio.

João Gonçalves Zarco y Tristão Vaz Teixeira, dos navegantes que habían salido por indicaciones de Don Enrique en el primero de sus impulsos poco menos que locos, fueron desviados de las costas africanas, y en su

derrota encontraron la isla que recibió el nombre de Porto Santo. ¡Nombre venturoso y sitio predestinado! Allí se hizo la incubación de los planes que llevaron al descubrimiento de América. Pero no hay para qué anticipar esta nota de sentimentalismo histórico.

¿Aquella isla sería por ventura una de las que mencionaba el geógrafo Edrisi o Aledris? Este Aledris, jerife nacido en Ceuta a fines del siglo XI, había dejado entre sus obras una curiosísima narración, recogida por el infante en 1415, o poco después, durante su primera expedición marroquí. Contábase en ese viejo manuscrito la historia singular de ocho mancebos, todos ellos de una misma familia, que habitaban en la calle de los Almogarrirunes de la Lisboa moruna.

Vale la pena de repetir esta historia, que figura en la descripción de *Africa y España* por el jerife Edrisi. «Partió de Lisboa la expedición de los aventureros que se proponían saber los secretos del Océano y ver cómo son sus límites... Construyeron un buque mercante, y se embarcaron en él, llevando agua y víveres para muchos meses de navegación. Diéronse a la mar en cuanto empezó a soplar el viento del este. Después de navegar once días más o menos, llegaron a una mar cuyas ondas espesas exhalaban olores fétidos. El agua ocultaba infinito número de arrecifes. El aire estaba iluminado apenas por una claridad mortecina. Temiendo perecer en aquellos términos, imprimieron otro rumbo a sus velas, y corrieron hacia el sur durante doce días, hasta llegar a la isla de los Carneros, en donde pacían animales de esta especie, que abandonados a sí mismos formaban grandes manadas.

»Habiendo desembarcado en aquella isla, encontraron una fuente de aguas cristalinas, y cerca de ella una higuera salvaje. Tomaron algunos de los carneros y los mataron, pero no pudieron aprovecharse de ellos porque su sabor era amargo, y sólo utilizaron las pieles. Prosiguiendo la navegación hacia el sur durante otros doce días, llegaron finalmente a una isla que parecía habitada y cultivada. Aproximábanse para ver lo que en ella había, cuando de pronto se vieron rodeados de embarcaciones cuyos tripulantes los condujeron a una ciudad que estaba cerca de la ribera. Entraron en una casa y vieron hombres desnudos, altos, de color bermejo, escasamente cubiertos de vello en el cuerpo, y con largas cabelleras de pelo lacio. Las mujeres eran de una extremada belleza...»

Esta es una de tantas indicaciones conjeturales que existían sobre el tipo ideal del salvaje. ¿Era velludo como un mono o tenía el cuerpo liso como la palma de la mano? Todavía en el siglo XVIII vemos la supervivencia del fantástico salvaje velludo, y no es de extrañar que el rey de Francia, Carlos VI, se disfrazara de salvaje con algunos de sus cortesanos, adhiriéndose tela embreada y estopa en todo el cuerpo. Esta invención tuvo un final trágico, porque el duque de Orleans, queriendo reconocer a los disfrazados, se les acercó llevando una antorcha, y comunicando el fuego a las materias inflamables que los cubrían, en un instante fueron llamas vivas. El rey se salvó, aislándose entre las faldas de la duquesa de Berry, antes de que le llegara el fuego. Nantouillet se arrojó a una cubeta de agua. Los otros cuatro murieron con las entrañas abrasadas.

La antigüedad había dejado la leyenda del salvaje lanudo, que recogió de ese modo la Francia del siglo XIV. Hannón el cartaginés llevó del supuesto periplo africano algunas zaleas de hombres, que fueron ofrecidas a la divinidad.

Pero volvamos a los viajeros de Edrisi. Cuando el rey de aquella isla supo que buscaban los límites del mar, les dijo, por medio de un intérprete, que los esclavos de su padre habían explorado toda la extensión del Océano durante un mes entero, y que renunciaron a esa vana esperanza por haberles taltado la claridad en un término distante, donde el sol se ensombrecía...

III

CON el descubrimiento de Porto Santo—un tiesto perfumado que emergía de las ondas—todos los auxiliares y agentes del príncipe se agitaron. Partió una nueva expedición. Iban en ella João Gonçalves Zarco, uno de los descubridores de Porto Santo, y Bartholomeu Perestrelo, de quien fué yerno póstumo Cristóbal Colón.

Mirando hacia el sur, los pobladores de Porto Santo descubrieron a lo lejos el cendal de una neblina que no se apartaba de cierto punto del horizonte. Allí había tierra. Y la buscaron. Era otra isla. Tal vez aquella Cipango, refugio de los obispos españoles que huyendo de los musulmanes se perdieron en las extensiones infinitas del mar. O la de Roberto Machim, el amante de Ana de Arfert, personaje legendario a quien se ha pretendido dar títulos de ciudadanía británica.

Pero no. Ni era Cipango ni era la isla de Roberto Machim. Era una nueva realidad geográfica: era un espesísimo bosque de cedros rodeado de un vergel: era la isla de Madeira.

El príncipe dividió sus dominios. Bartholomeu Perestrelo regiría la isla de Porto Santo, si lo permitían los conejos, que en una lucha obstinada estuvieron a punto de quedarse con aquel paraíso. Sucedió que Perestrelo llevaba en su navío una coneja, y que habiendo parido ésta, la cría se multiplicó de tal modo que la isla fué

una conejera, hasta que los hombres idearon medios de exterminio superiores a la maltusiana fecundidad conejuna. Después de todo, la guerra no se hacía por un mundo. Hombres y conejos se disputaban sólo quince millas de circuito. Pero esas quince millas eran una revelación. Los habitantes se mantenían con el trigo de sus heredades. Cosechaban cebada suficiente para sus animales de trabajo. Exportaban sangre de drago, cera, miel y azúcar.

La isla de Madeira, más grande, se dividió entre João Gonçalves Zarco y Tristão Vaz Teixeira. Allí la explotación se hizo con elementos de mayor potencia. Ante todo se utilizó la madera. Salía en piezas con destino a los países del norte, y se labraba constantemente para los astilleros portugueses. Hubo un momento en que el bosque fué una amenaza en aquella isla, como los conejos en la de Porto Santo. Los pobladores iniciaron la tala para sus sementeras, y el fuego del incendio en el desmonte fué tal, que los pobladores pasaron varios días entre el agua sin atreverse a pisar la llameante ribera. Pero cuando todo esto se normalizó, Madeira llegó a ser el encanto de Don Enrique y la delicia de Portugal. Llegaban los vinos de Madeira a las mesas de la aristocracia. Eran como los vinos de Levante, hechos con cepas de Malvasía. Empezó una transformación en las costumbres, porque con esos vinos llegaba una novedad culinaria: las confituras. Antes, el sobrio portugués bebía vino recio de la tierra y para el postre se contentaba con las frutas de sus huertos. Pero el azúcar de las islas necesitaba aplicación industrial, y fué empleada en conservas. El paladar de los portugueses se habituó a las compli-

caciones de una gula que el productor de las islas iba refinando cautelosamente.

Los nombres de Chipre y Sicilia no eran ya términos para expresar las delicias de un clima sin rudezas. Todo lo contrario: si se hablaba de Porto Santo y Madeira, decíase que en ellas no se conocían las inclemencias de Chipre y de Sicilia.

IV

EN los tiempos de Cadamosto la navegación africana se hacía francamente por entre las islas Canarias, y los pilotos buscaban de allí el cabo Blanco. Pero durante los primeros años de las exploraciones, las naves habían procurado el arrimo de las costas, aun cuando lejos de señalar una ruta, la línea de Tánger al cabo Bojador la cerraba con sus bajos y restingas, con sus ímpetus y con sus ondas hirvientes.

La experiencia parecía acreditar los peligros de los mares legendarios. A cada momento se recordaba la narración de los aventureros de Edrisi. Llegábase al término del mar, en donde las ondas se espesaban y el ambiente se obscurecía, y en donde apenas si podían distinguirse las formas vagas de los arrecifes.

Pero no; no era eso, por más que hubiera algo extraño: una realidad inquietante. El elegantísimo João de Barros describe aquellos momentos decisivos para la navegación, en que el europeo intentaba salvar el obstáculo del cabo Bojador. «Comienza a encorvarse la tierra desde muy atrás, respecto de la costa que dejaban descubierta, lanzándose por el oeste y bajando por aquel rumbo cerca de cuarenta leguas (y así del mucho bojar fué llamado Bojador). Era para ellos cosa muy nueva esta de apartarse así del rumbo que llevaban, y seguir otro hacia el oeste de tantas leguas, tanto más cuanto

que en el rostro del cabo hallaron una restinga que se lanzaba para el mismo rumbo del oeste, obra de seis leguas. Y por razón de las aguas que corren en aquel espacio, el bajo las mueve de manera que parecen saltar y hervir, cuya vista era a todos tan temerosa, que no osaban acometerle, y más cuando vieron el bajo. Cegados todos por tal temor, no advertían que apartándose del cabo seis leguas, podían pasar adelante, porque como estaban acostumbrados a las navegaciones que hacían entonces de Levante a Poniente, llevando siempre la costa a mano por rumbo de aguja, no sabían hacer corte tan largo para salvar el espacio de la restinga, y con la vista del hervor de las aguas y del bajo que hallaban, imaginaban que el mar de allí adelante era todo aparcelado.»

Las noticias llegaban a Sagres, y el infante, golpeando el suelo con el pie, gritaba irritado:

—¡*Lendas boas para creanças!*

Gil Eannes, por su parte, no se irritaba contra aquellas «Invenciones del miedo para asustar a los niños»; Gil Eannes, encogiéndose de hombros, aprestaba la expedición definitiva. Llevaba una barca que, a lo que se cree, era buque de medianísimo tonelaje, de una sola cubierta y armada con un solo mástil de vela redonda. Volvió Gil Eannes, e informado el infante de «la manera de las tierras y de que la navegación era menos peligrosa de lo que se decía, mandó armar un *barinel*».

La era del *barinel* quedó entonces marcada, como un gran adelanto. El *barinel* «era el mayor de los navíos enviados hasta entonces, por haberse desechado ya la sospecha que se tenía de los bajos y de los canales que se suponía hubiera más allá del cabo».

No sin razón se ha dicho que doblando ese cabo Bojador, Gil Eannes abrió la navegación oceánica. No demos fechas rigurosamente fijas. Baste decir que entre 1430 y 1434, empezó a señalarse el dominio de la geografía moderna. Había terminado lo que Antonio Ribeiro dos Santos llama con exactitud «el encanto formidable de las exploraciones africanas».

Hacia el sur de aquel cabo, todo era sonrisa en la extensión del mar.

Cómo debemos figurarnos el *barinel*?

Tenía, sin duda, mayor porte que la barca. Pedía más agua en su calado. Llevaba lancha a bordo, y más de una vela. Probablemente su arboladura se componía de dos palos.

Con este tipo de embarcación se abrieron las puertas de la navegación oceánica, y Portugal empezó a ser admirado del mundo marítimo. Sin embargo, las exploraciones no avanzaron de pronto. Parecían detenerse. ¿Era por dificultades políticas? ¿Había algún obstáculo de orden especial?

Pero Antonio Gonçalves llegaba al cabo Blanco en 1442, y se abrió a su vista el recodo que forma esa punta. Algo nuevo se presentaba. Era la isla de Arguim, abrigada del norte, escondida en el golfo al que da nombre. Hay otras islas llamadas Blanca, de las Garzas y de los Corazones; pero Arguim señorea todo el territorio. Allí se instaló el primer gran mercado para la trata de la esclavitud.

Azurara refiere cómo un día el infante, recorriendo a caballo el puerto de Lagos, entre Sagres y Lisboa, revisaba el primer cargamento del tráfico de Guinea: aves-truces, polvo de oro y esclavos. No se había llegado aún al gran depósito de la trata negrera. Los portugueses operaban en esa zona de razas cruzadas que se extiende

del cabo Blanco al cabo Verde. Y no iban todavía al suelo africano como mercaderes, sino como cruzados, vendiendo el agravio de Tánger, pidiendo cautivos a cambio de cautivos, esclavizando al infiel como el infiel esclavizaba al cristiano. Así es como entre los que veía el infante Don Enrique alineados junto al embarcadero, «había algunos de rosada blancura, hermosos y apuestos; otros menos blancos, queriendo simular pardos; otros tan negros como etíopes y tan extraños, así en la cara como en el cuerpo, que casi parecían a quienes los miraban algo como las imágenes del más bajo hemisferio».

Y el cronista del siglo xv nos ha dejado una descripción que pudiera haberse apropiado sin desentonar cualquiera de los abolicionistas de la esclavitud en los dos últimos tercios del siglo xix. ¿Hablaron de otro modo John Quincy Adams en Wáshington y Emilio Castelar en Madrid?

Azurara se acercó y vió compasivamente a los cautivos.

«Algunos—dice—inclinaban la cabeza, y con el rostro bañado de lágrimas miraban a sus compañeros; otros gemían dolorosamente, y elevando los ojos a los altos cielos, fijaban en ellos la mirada, clamando a voz herida, como si demandasen auxilio al Padre de la Naturaleza; otros, golpeándose la frente con la palma de la mano, se arrojaban al suelo; otros entonaban sus lamentaciones a manera de canto.» El dolor creció cuando vieron que comenzaban las tareas de la adjudicación. Lo primero que se hizo fué apartar a unos de otros para hacer posible una formación de lotes iguales, imponiéndose con ello la precisión de alejar a los hijos de los padres, a

las mujeres de los maridos y a los hermanos de los hermanos. «No se guardaba la ley de la amistad o el parentesco, y cada cual caía allí donde la suerte lo llevaba.» En casos difíciles, los dados decidían. ¿No se jugó la túnica de Cristo? Sin atender al llanto de las víctimas, «el padre se quedaba en Lagos, la madre partía para Lisboa y los hijos tomaban otro camino».

El infante, duro para sí mismo, no tenía corazón. Era el alma sin alma de la política, de la guerra, del negocio, de todas las fuerzas constructoras e inhumanas. Y si había algún sentimiento en su pecho, era el sentimiento de una fe que sacrifica lo próximo a lo distante. ¿No dejó a su hermano, pedazo de su propia carne, en poder de los infieles moros? También él sabía levantar los ojos al cielo, pero era para «reverenciar al Señor Dios», que veía aquel primer galardón de la obra marítima: llevar la luz del Evangelio a todo un continente. Porque el esclavo de Arguim se diferenciaba de un cautivo cristiano en tierra de moros. No se le destinaba al negocio del rescate ni se le atormentaba. Abriáansele de par en par las puertas de la salvación eterna, ofreciéndole la catequesis y el bautismo. Se le incorporaba a la sociedad portuguesa. La sangre esclava iba a correr por las venas de los libres, y a dignificarse como la del ciudadano.

Ese al menos sería el resultado del martirio que sufría en Fez el otro infante, martirio consumado con muerte ejemplar el 3 de julio de 1442.

VI

LLEGAR al *Río do Oiro*—*el Riu de l'Or* que los catalanes habían descubierto más de un siglo antes—y llegar, poniendo planta de dominador, allí donde Jaime Ferrer había desembarcado en expedición aventurera, emprendida el 10 de agosto de 1346, era un avance colosal. Viéndolo en el mapa moderno parecerá bien poco, pero fué más de lo que podía soñarse.

Y su importancia marítima crece cuando consideramos que allí quedaba abandonada la ruta del bojeo. El *barinel* fué ya un juguete que se olvidaba. Trazando en el mar un extenso arco de círculo, el infante daba a sus empresas el carácter exclusivamente naval que iban a revestir. No necesitaría señorear una por una las plazas fuertes del mundo bereber. ¿Cómo podría el pueblo portugués—un millón escaso de habitantes—dar guarniciones a toda el Africa del Norte?

El príncipe lanzaba al Océano la vela triangular, y esta vela llegaba hasta la isla de Arguim, por navegación de altura. Así se dominaría mercantilmente la cordillera norteafricana, sin mover un solo hombre ni disparar un solo tiro. Y desde Arguim, el dardo de una ruta interior, atravesando diagonalmente el desierto del Sahara, iba a clavarse en el bazar de Tumbuctú. Portugal organizaba la primera compañía de tratantes, prototipo de las que fundaron después los ingleses, holandeses y franceses.

La presidía un hombre de la corte, llamado Lanzarote, y Don Enrique la patrocinaba.

El pardaje beduino del arenal africano se adscribía al servicio del tráfico portugués. Su centro estaba en Uadán, a seis jornadas del cabo Blanco. Esos árabes mahometanos, de sangre mezclada, hombres de actividad sistemática, atravesaban el Sahara en sesenta días. Cargaban sus camellos de cobre, plata y vistosos tejidos berberiscos, para llevarlos a Tumbuctú, donde formaban expediciones destinadas a los territorios de la Nigricia, que a su vez les daban oro y malagueta, y que tenían sobre todo la avidez de la sal, transportada desde el centro del Sahara a los bosques de las tierras equinocciales.

No bien se estableció la factoría portuguesa, acudieron las caravanas de los pardos. Desde la bahía se divisaba la línea interminable formada por los blancos alquiceles que con sus franjas rojas remataban las gibas de los camellos. Los beduinos compraban paños, sedas, tapetes y plata. Pero, sobre todo, compraban trigo. La demanda del cereal no tenía fin. Era como la de la sal en los reinos de la selva. Los pardos daban en cambio negros, que llevaban del sur y que adquirían a trueque de potros berberiscos. Por cada una de las caballerías llevadas del norte al sur, el Níger daba diez, quince y hasta veinte cabezas de muchachos robustos.

Pasaron algunos años, y el infante mandó que ya no se hiciesen salteamientos en el territorio de los pardos, entre el cabo Blanco y el cabo Verde. Toda la trata debería reducirse a la adquisición de los negros llevados por las caravanas. Portugal adquiría de setecientos a ochocientos esclavos anuales. ¿Para qué mantener un estado

de inquietud y enemistad en la costa, si con el tráfico de los caballos berberiscos el árabe pardo adquiría negros y los vendía en Arguim, entregándolos por algunos celemines de trigo?

También el oro llegaba a la factoría de Don Enrique por los medios normales del comercio. Ya de tiempos atrás el oro de los reinos de la selva se derramaba por Tumbuctú hasta el Cairo, Trípoli, Túnez, Argel, Orán, Arcila y Fez. Los portugueses de Arguim podían adquirirlo directamente y cerrar las salidas que lo llevaban de los puertos africanos a Génova y a Venecia.

VII

Lo que más importaba era ir directamente al país del oro. Sabíase vagamente de un reino interior, cuyo soberano adquiriría el rico polvo, enviando sus negros con cestas de sal para el trueque. Llegados a cierto punto, los negros dejaban las cestas de sal en el suelo y se retiraban para que acudiesen los que tenían el oro. Salían éstos de la selva y dejaban oro en cantidad equivalente al valor de la sal. Si los que llevaban esta mercancía estaban conformes, tomaban el oro y dejaban definitivamente la sal, que a su vez era tomada por los del oro cuando los de la sal se apartaban.

Este sistema de tráfico, ya mencionado por Herodoto en sus páginas de foclorismo, simbolizaba el misterio del país aurífero, que no sólo atraía por el polvo tentador, sino por el marfil y la algalia.

Arguim, con su bazar, no era un término: era un puesto de avanzada. El impulso no podía detenerse. Descubierta Cabo Verde en 1445, Lanzarote llegaba a Gambia en 1447, y Cadamosto a Río Grande en 1456. Las islas de Cabo Verde, que habían quedado atrás sin ser vistas, fueron halladas tal vez en 1460, año de la muerte del infante.

Los dos lustros siguientes señalan una actividad en la que no podemos dejar de ver todavía el espíritu de

aquel príncipe, cuya figura se levanta en la historia como el genio de las exploraciones geográficas.

En 1462, Pero de Cintra doblaba la costa de Sierra Leona. Y antes de 1470, los portugueses llegaban al Congo.

La posición de Arguim estaba mejorada. Bajo la línea ecuatorial tenían los portugueses la isla de Santo Tomé, que fué azucarera y negrera. ¡Paradojas de la vida! Allí veremos también algunos negros azucareros, propietarios, y por tanto, esclavistas.

Resumamos. Se había descubierto en Africa toda la región de costas solitarias, hasta el cabo Bojador. Doblado éste, Portugal había logrado adueñarse de la zona de moros pardos, hasta el Cabo del Rescate. Avanzando más, Lanzarote comenzó la ocupación de la tercera zona, poblada de negroides y mandingas hasta la boca del Senegal. Y se llegó al extremo de esta zona cuando Pero de Cintra y Soeiro da Costa vieron toda la Sierra Leona. Estamos ya en la tierra característicamente negra. Entre 1461 y 1471 se recorre toda la concavidad formada por el continente. Las carabelas de Portugal reciben el agua dulce del río Congo. En 1469, Fernão Gomes pone los cimientos del Gran Imperio Portugués. Nos encontramos en el famoso centro de su actividad constructora. Todo converge en San Jorge de la Mina, y todo parte de allí.

No habían transcurrido diez años aún desde la muerte del infante Don Enrique. Su obra se levantaba como un bloque de mármol. Allí estaban su cerebro y su corazón. La divisa del valeroso príncipe se había justificado:

TALENT DE BIEN FAIRE

EL LIBRO DE LAS MARAVILLAS

I

A la vez que Don Enrique contemplaba el cielo y exploraba el mar, su hermano el infante Don Pedro partía por tierra hacia el Oriente. Era la misma fascinación, bajo distinta forma. Cada uno de los hijos de Don Juan I se impuso una misión y supo cumplirla: Don Fernando, la del martirio en tierra de moros; Don Duarte, la espinosísima de la gobernación, siendo un contemplativo, un Montaigne, un enamorado de la vida interior; Don Enrique, la de conducir *barineles* y carabelas desde un observatorio de la costa; Don Pedro, la de ver mundos extraños, para volver a su patria y ser un regente de mano firme y clarísima videncia, pagando finalmente con la cabeza, en las márgenes del Alfarrobeira, el crimen de su independencia y los impulsos de su espíritu caballeresco.

En vida del padre, los hermanos veían sólo hacia Marruecos. Acaso el mismo Don Enrique tenía ojos de miope, cuando ya Don Pedro se lanzaba hacia los horizontes de una política mundial. Conoció la Hungría. Fué

a Venecia y a Roma. Recorrió las aguas del Archipiélago. Visitó a la reina de Chipre. Estuvo en Egipto y en la Tierra Santa. Llegó tal vez a Armenia. Residió en los Países Bajos. Visitó tierras de España.

No iba solo. Acompañábale un apostolado de amigos y de lo que hoy se designaría con el nombre de técnicos. Entre esos confidentes e intérpretes sobresalía cierto noble señor, Alvaro Vaz, un extravagante, a quien Oliveira Martins, en su bello libro *Os filhos de D. João I*, presenta como un humorista de la acción. Alvaro Vaz, conde de Avranches, caballero de la Jarretiera, justificando su fama, murió trágica y humorísticamente. Para él la vida era una farsa, que sólo se ennoblece dignificándola con los arreglos ornamentales de la imaginación. Cuando en la funesta mañana de Alfarrobeira le dijeron que su amigo y señor el infante Don Pedro había muerto, el conde pidió vino y pan. Fortificado el cuerpo, lo atavió con un vistoso traje de gala y salió de la tienda de campaña para entregarse a una lucha inútil y desesperada, en la que se le despedazó villanamente.

¡Pero qué lejos estaban aquellos tiempos sombríos de los juveniles de la partida! Este viaje de diez años fué primero histórico y después legendario. El siglo XVI lo rehizo, borrando toda huella de realidad. Tal como apareció impreso no era sino una repetición de aventuras imaginarias, formadas con el fondo alterado de noticias que otros viajeros dejaron durante el transcurso de tres siglos. Así había ido cristalizando un itinerario clásico del Oriente, que en su esencia era el mismo para todos los libros de ese género.

El del infante Don Pedro apareció en 1544. ¡El viaje

real había terminado en 1428! ¿Qué podía haber de común entre lo acontecido y lo narrado? El mismo título de la obra nos lo dirá: *Historia do infante dom Pedro que andou as sette partidas do Mundo*.

Ya se había descubierto lo que del mundo se desconocía en los tiempos de Don Pedro, ya eran familiares a los europeos las Antillas, la Tierra Firme, el Brasil, el Río de la Plata, Méjico y el Perú. Sin embargo, todavía la credulidad se entretenía leyendo viajes fabulosos. En el título de la traducción española, el espíritu novelesco aparecía más destacado: *Historia del infante Don Pedro de Portugal, en la que se refiere lo que le sucedió en el viaje que hizo alrededor del Mundo. Escrito por Gomes de Santiesteban, uno de los que llevó en su compañía*.

Si eso era viajar alrededor del mundo, era viajar en torno del mundo conocido por Tolomeo, como quien gira en una pista. El libro procuraba dar *ambiente de época*.

Pero el itinerario nos dice más de lo que podríamos expresar con tentativas de interpretación. El infante sale de Barcellos, acompañado de doce personas, en memoria de los doce apóstoles de Cristo. Se despide del rey Don Juan, su padre, y visita al soberano de Castilla en Valladolid, donde se le da un intérprete llamado García Rensende. De Valladolid va por tierra a Venecia. O bien se embarca en Lisboa. Este es un punto secundario. Parte de Venecia, y en Chipre visita a la reina, que está de duelo porque el rey es prisionero de los turcos. Va a la Corte del sultán. Cruza tierra de griegos, y conoce las penalidades propias de un desierto aspérrimo. Allí hace una violenta desviación. En la versión portuguesa se ad-

vierte que el infante no toma hacia la izquierda, porque en Noruega los días son de cuatro horas. Pero la versión española no se arredra. El infante va a Noruega, de donde salta a Babilonia y a la Tierra Santa.

Conversando con el gran babilonio, hijo del sultán de Egipto, le manifiesta sus vivos deseos de visitar las tierras donde impera el poderoso preste Juan de las Indias. Entretanto, va al país de Urián, región de los Centauros. Atraviesa la Arabia Feliz y llega a las aguas del Jordán. No deja de hacer la inexcusable visita piadosa a Nazareth, al castillo de Emaús y a Belén. Nada le falta en su viaje: ni el valle de Josafat, ni el huerto de los Olivos, ni el Calvario, ni el Santo Sepulcro. Visita el de Adán en el valle de Ebrón, y sube por último al monte Tabor. De allí se dirige a Armenia, y examina los restos del Arca de Noé.

Después de conferenciar con el rey de Armenia, se encamina a la Babilonia de Egipto. ¡Oh, sorpresa! El sultán es casi su compatriota. Es un antiguo vecino de Villanueva de la Serena, en la Extremadura española. Reducido a la esclavitud, el rey de Granada lo había regalado al de Fez. El extremeño renegó, y por fuerza de su habilidad en el ejercicio de las armas, llegó al puesto que ocupaba.

El infante abandona el Cairo con una intención ambiciosa. Quiere ver la corte del gran tamerlán. Pero consigue de paso otras cosas no menos importantes. En Saba conoce a los cinocéfalos. En el Sinaí le muestran la piedra que Moisés hirió con su vara para que brotara el agua milagrosa.

Encuentra el secreto del sepulcro de Mahoma. «En

cada uno de los ángulos de la capilla, que son ocho, hay una roseta de piedra imán, y como cada una llama igualmente para atraerse el acero del engaste del zancarrón, es la causa que se sostenga en el aire, sin inclinación a ningún lado, lo que atribuyen a milagro aquellos miserables fanáticos.»

De la Meca da un paso y se encuentra en tierra de pigmeos, y de la tierra de los pigmeos se dirige a la ciudad de Sontersa, que habitan las Amazonas. Después de estar en Luca, que es la capital de los gigantes, entra en la corte del preste Juan de las Indias, donde le es dado ver el cuerpo de Santo Tomás. Visita la tierra de los idiotas, tierra en que los hijos se comen a los padres.

Sube unas montañas altísimas. Al pie de ellas hay poblaciones circundadas por cuatro ríos: el Tigris, el Eufrates, el Guirón y el Tisón, que todos salen del Paraíso Terrenal.

El preste Juan de las Indias, más cortés que los otros reyes—aun contando el sultán extremeño—dirige una carta al rey Don Juan II de Castilla. Dice en ella que su Ley es la de Gracia. Cree fiel y verdaderamente en Dios Padre, Hijo y Espíritu Santo, tres personas distintas y un solo Dios verdadero. Manda en sesenta y cuatro reyes, y están directamente sujetos a él doce arzobispos, ciento treinta obispos y cuatro patriarcas. El dominio de sus tierras se extiende sobre diez mil leguas cuadradas, en las que hay más de dos provincias muy importantes, llamadas de India Mayor e India Menor. Las aves son de tan grandes fuerzas que sin perder el vuelo arrebatan reses y se las llevan hasta sus nidos para alimentar sus

polluelos. Los campos se labran con dromedarios, camellos, elefantes y unicornios.

En aquellos países hay habitantes que tienen sólo un ojo en medio de la frente. Si muere una persona, el cuerpo es devorado por la parentela. Hay otra provincia en donde los hombres tienen pies redondos. Estos son labradores pacíficos. En cambio, los pigmeos, de una vara de altura, son muy belicosos. Hay gente que de la cintura para arriba tiene forma humana, y de la cintura para abajo, la de caballo.

Por lo dicho puede verse que la supuesta narración del viaje de Don Pedro, atribuída a Santiesteban, es una variante del *Libro de las Maravillas*, el más afortunado y popular de los fraudes literarios, escrito tal vez por un médico de Lieja, hombre de imaginación, de mucha lectura, que compiló, deformó y conformó a su antojo cuanto de cierto y de falso se había escrito sobre el Oriente, logrando que toda Europa leyese su obra desde fines del siglo XIV hasta principios del siglo XVII, y que todavía a principios del siglo XX siguiera leyéndosela, por lo menos, en Inglaterra y en Alemania.

La historia de este libro es tan maravillosa como su contenido. Escrito originariamente en francés, tuvo gran difusión entre la gente indocta, que lo acogió entusiasmada. No tardó en ser traducido al latín, para los hombres de cultura que no conocieran el francés, y en latín circuló por todos los países europeos. Dado el origen que el autor se atribuía, Inglaterra sintió particular interés por la obra, y fué traducida también a su lengua.

La invención de la imprenta encontró el *Libro de las Maravillas* gozando de una boga que lo indicaba como

uno de los que podían ser de venta más segura. Todos los museos bibliográficos custodian raros ejemplares de las antiguas ediciones. Y los repertorios las registran en número mayor que el de otros muchos libros populares.

La primera edición francesa fué hecha en Lyon. Es un pequeño infolio de 88 hojas, a dos columnas, de 30 líneas cada una, impresas con caracteres góticos. Se registra así:

Ce liure est apelle Mâdeville et fut fait e compose par monsieur iehan de Madeville, cheualier natif dâgleterre de la ville de saient Alei Et parle de la terre de promission. Cest assauoir de ierusalem et de pluseurs autres isles de mer. En el final se dice: Et fut fait La Mil CCCCLXXX le iiii jour dauril.

Hay otra edición francesa hecha en la misma ciudad, en el mismo año. Se conoce una más sin fecha. Y existen asimismo de 1487, 1521 y 1550.

Las traducciones italianas comenzaron a imprimirse en 1480 y se repitieron en 1488, 1491, 1492 y 1496.

Europa agotó tres ediciones latinas, sin lugar ni año, que se titulaban *Itinerarius domini Johannis de Madeville milititer*. Amberes hizo una de ellas en 1484.

Las ediciones alemanas empezaron en 1481, con la de Augsburgo. Estrasburgo siguió en 1484. Las hizo en 1488, 1500, 1580, 1600 y 1608.

Amberes imprimió una edición flamenca en 1494. Amsterdam se había anticipado o siguió bien pronto.

Inglaterra quedó algo retardada, pues no comenzó sino en 1499, pero es el país que acaso ha consumido mayor número de ediciones de Mandeville. Las hay de 1503, 1568, 1618, 1657, 1670, 1684, 1696, 1722 y 1727. La pri-

mera edición inglesa se divide en 109 capítulos, aparte de la introducción. Tiene viñetas en madera, y comienza así: *Here begynneth e litell treatyse or book named Johan Mandenyll knyght born in Englande in the towne of saynt Albone and speketh of the wayes of the holy londe towarde Jherusalem and of marueyles of Inde and of the other dyverse coutrees.* Empr. at Wutmyenster by Wyinken de Worde 1499 in 8.º

En Bohemia Mandeville había alcanzado no sólo notoriedad, sino popularidad, por una refundición muy hábil que corría desde 1445. El libro fué impreso en 1510, 1513, 1576, 1610, 1796 y 1811.

Niceron cita una traducción española impresa en Valencia, el año 1483, pero el dato no se ha comprobado.

La edición española más conocida y leída es la de 1524. Se titula así: *Juan de Mandevilla. Libro de las maravillas del mundo y del viaje de la Tierra Santa y de todas las provincias y ciudades de las Indias. De los hombres monstruos que hay por el mundo, con otras muchas admirables cosas. El que quiere muchas cosas del mundo saber Compre este libro y sabrá muchas cosas que le espantarán. Fué imprimida la presente obra en la metropolitana ciudad de Valencia. Acabóse en el año de mil y quinientos y XXIII a XIII del mes de octubre.*

El libro tiene ilustraciones rojas en la portada y numerosas viñetas negras en el cuerpo de la obra. El ejemplar existente en la Biblioteca Nacional de Madrid perteneció a D. Pascual Gayangos, quien puso esta nota manuscrita: «Hay otra edición de Jorge Castilla, 1521, folio, y cítase otra de Juan Navarro, 1540. La mencionada

por Barcia, como del año 1515 (también de Valencia), no la he llegado a ver. P. de Gayangos.»

Nicolás Antonio cita un *Joan de Mandavilla. Mar de Historias*, fol. Y también registra una de las ediciones de que habla Gayangos: *De las Maravillas del Mundo y Viaje de la Tierra Santa; de todas las provincias y hombres monstruosos de la India. Valencia, 1540.*

Mandeville declara que es inglés, y que salió de su patria en 1322, a la edad de veinticuatro años. Estando de regreso de sus peregrinaciones en 1356, a los cincuenta y ocho años de edad, «escribió, como mejor pudo, las cosas que vió y oyó por las tierras donde anduvo». Pero más bien debió haber dicho que escribía las cosas que leyó y otras inventadas por él.

Propiamente, la obra se compone de dos libros superpuestos. El primero es un viaje a la Tierra Santa, con toda clase de exaltaciones piadosas, pero fiel hasta el punto de que los críticos parecen inclinarse a la efectiva realización de ese viaje por el propio autor de las impresiones. La segunda parte, o el segundo libro más bien, añadido y soldado al primero, es de muy distinta tendencia, pues lo maravilloso no es lo maravilloso de la fe, sino lo del mundo natural, que el autor se esfuerza en presentar con los caracteres más sorprendentes y raros. O, en otros términos: lo maravilloso no es cristiano, sino pagano. El lector entra en un exotismo de fábula. El mundo es un prodigio. Las páginas de Mandeville ejemplifican demostrativamente cuanto de extraño habían encerrado las de Plinio. Y a las obras de Plinio se añade el *Speculum Naturale* de Vicente de Beauvais; a la credulidad antigua, la credulidad contemporánea.

Esta segunda parte de las peregrinaciones de Mandeville se extiende a lo más remoto del mundo conocido. El viajero sale de Trebizonda, se dirige a Ormuz, y de allí a la India. Visita después el Archipiélago Malayo y va al Imperio Chino.

LA erudición ha trabajado con satisfactorio empeño para dar a la crítica elementos de juicio. Hoy se sabe aproximadamente quién compuso el libro, y de un modo seguro cuáles fueron sus fuentes.

Jehan de Mandeville es probablemente un personaje fantástico. El verdadero autor del libro fué *Johain à la Barbe*, llamado también *Jean de Bourgogne*, médico y astrólogo de Lieja.

Cuenta el *Myreur des Hystors* que, estando en artículo de muerte, este *Johains à la Barbe* hizo una revelación. Llamando a *Johans des Preis*, o por otro nombre *D'Oultremouse*, le dijo que él era el muy noble *Jean de Mandeville*, conde de Montfort en Inglaterra y señor de la isla de Campdi y del castillo de Pérouse. Refirió en esa confidencia que, habiendo matado a un conde, tuvo que expatriarse, y decidió viajar por las tres partes del mundo. Terminadas sus peregrinaciones, llegó a Lieja, en donde tuvo justa fama de naturalista, filósofo, astrólogo y médico. Los eruditos se dedicaron a buscar la confirmación de esos datos, pero no descubrieron huellas del conde perseguido ni del conde muerto a manos de un enemigo. Encontraron, sí, recuerdos de un *Johan de Bourgoyne*, o *Johan Mangevylain*; comprobaron que concurrían algunas de las circunstancias relacionadas con la expatriación de que hablaba *Jehan à la Barbe*, y halla-

ron también rastros conjeturales de una sortija de zafiro obsequiada a la abadía de St. Alban por un Mandeville. Creyó descubrirse asimismo una piedra sepulcral con las armas de los Mangevylain.

Pero todo ello no bastaba para establecer la identidad entre el conde inglés de Saint Alban y el médico de Lieja. Lo indudable era que éste había escrito el libro, y que en un pasaje se cita a sí mismo como consejero y colaborador de Mandeville. Cuenta que, habiendo llegado el inglés a Lieja, y hallándose atacado de gota, él le prestó auxilio y le indicó la conveniencia de que escribiera sus impresiones, auxiliándole en la redacción. Así queda dos veces autenticada la intervención de *Johains à la Barbe*.

III

PERO todo esto nada sería sin las meritorias investigaciones del doctor Albert Bovenschen y del doctor G. F. Warner. Leyendo y coligiendo textos de la literatura similar, se encontró el origen de todos los plagios que forman el conjunto del *Libro de las Maravillas*.

Su armazón está formada por el itinerario del caballero alemán, Wilhelm von Boldensele, escrito en 1336, a indicaciones del cardenal Talleyrand de Périgord. Este caballero von Boldensele viajó por el Asia Menor, el Egipto y la Tierra Santa. Muchas de sus impresiones quedan identificadas en las páginas de Mandeville.

Otro elemento aprovechado por el supuesto Mandeville fué el *Viaje* de fray Odorico, que se escribió en 1330.

El *Viaje* de Juan de Plano Carpini, efectuado entre 1245 y 1247, con ocasión de una embajada del Papa a la Gran Tartaria, es también una de las fuentes de realidad que se han encontrado en el relato de Mandeville.

Aquí terminan los libros de viajeros utilizados por el autor, pero queda todavía una obra que le suministró numerosos datos. No es, como las otras, historia de viaje hecho al Oriente por un occidental, sino libro de memorias escritas por un oriental. Este libro, del armenio Hetum, apareció bajo el título de *Historiae Orientis*. El autor era un príncipe de Armenia, profeso de monje premonstratense, que vivía en Poitiers, donde dictó la obra

por el año de 1303. Hablaba el francés con cierta soltura, y éste fué el idioma empleado para componer el libro, que otro monje tradujo al latín.

Tales son los orígenes que el supuesto Mandeville enturbia y deforma. Para ello se vale de otras fuentes. Los eruditos citan entre las principales una célebre *Epístola* del preste Juan de las Indias, que se difundió por Europa en el siglo XIII, y que todavía encontramos páginas atrás decorando el *Viaje* apócrifo del infante Don Pedro. Ya se ha dicho además la importancia que en la gestación del libro tuvieron Plinio y Vicente de Beauvais, a quienes deberá añadirse la influencia de Solino, de los *Bestiarios*, de todo, en fin, lo que corría con más o menos prestigio y que podía utilizarse para producir emociones intensas en el público, ansioso de misterios.

IV

DESJANDO a un lado la primera parte del *Libro de las Maravillas*, vemos que el índice de la segunda es todo un programa. El autor ha querido hacer una recopilación, fácilmente accesible, presentando al gran público las noticias que los hombres de estudios encontraban con dificultad y paciencia en libros dispersos por muchos países. Era el compendio popular de los viajes, con una historia natural y social, y con el atractivo de sus maravillas.

¿Qué mejor título?

¿Y qué mejor medio de autorizar noticias exóticas, costumbres raras, hechos singulares, que buscar como testigo a un extranjero de alta cuna? Escrita en lengua vulgar, la narración de *Johains à la Barbe* tenía todo lo que seduce. Fué la primera novela de viajes que conoció el mundo europeo.

NO es inútil reproducir el índice de la segunda parte, que comienza hablando «de las cosas que hay en India y de los árboles de la pimienta». El siguiente capítulo trata «Del brazo de Sanct Thomás y de los miraglos que face y de las iglesias que ende son». El inmediato se dedica a la descripción «De los árboles que facen farina, vino y miel». Sigue el que representa «La isla donde los peces de la mar vienen a facer reverencia cada año una vez».

No es posible omitir uno solo. Citarlos es conocer íntegramente el espíritu de la obra.

He aquí los epígrafes:

«De la isla donde cuelgan las personas después que son muertas por que las aves las coman.»

«De una gente que se facen ahogar de los perros cuando se quieren morir.»

«De una tierra donde comen las sierpes.»

«Donde las gentes tienen cabezas de perros e de un bell rubí.»

«De las sierpes y de las piedras preciosas que están en el lago de Adán.»

«Donde se matan unos a otros por la palabra del ídolo.»

«De un monasterio que dan a las animalias lo que les sobra, y de las gallinas que tienen lana y no plumas.»

«De una tierra donde son los hombres muy pequeños y pelean con las aves.»

«De muchas y diversas islas que están en derecho de la isla de Chatay.»

«De una ciudad noble y de un río que tiene en anchura, donde menos, cuatro leguas.»

«De la ciudad del Sur y del palacio y estamento del Gran Can.»

«De muchos y diversos reinos y de la provincia de las tinieblas.»

«De los frutos que tienen dentro un animal en sangre y en hueso y carne.»

«De los montes de Carpis, donde los veinte y dos reyes de los judíos están encerrados por virtud de Dios.»

«De la tierra que los árboles traen lana, y en donde hay animales que son medio hombre y medio caballo, & de los grifos.»

«Del preste Joan y de su Estado.»

«De cómo el preste Joan se ordena cuando va en guerra.»

Saltemos del capítulo sesenta y cuatro al sesenta y seis para terminar:

«Del valle encantado que se dice el Valle del Diablo, y de una cabeza que tiene la vista muy espantable, y de otras muchas cosas.»

VI

EN esta orgía de fábulas, intencionada idea satírica, según algunos, hay sin embargo un pensamiento, o, si se quiere, un instinto de verdad. El autor pretende averiguar ciertos hechos.

¿Cómo son los últimos términos de la tierra?

¿En dónde está el Paraíso Terrenal?

¿Cuál es el fondo moral del hombre, tal como fué creado, o sea en estado de naturaleza?

Y hay otra cuestión que se presenta igualmente, por más que sorprenda en autor dedicado a mostrar maravillas; hay una preocupación de orden positivo. Me refiero a la vuelta entera del globo por un viajero, que, partiendo hacia oriente u occidente, prosigla la marcha sin desviar su ruta hasta volver al punto inicial.

Pero expongamos ordenadamente los temas de este libro singular, pasando de lo más a lo menos ingenuo, o, para hablar de otro modo, pasando de lo fantástico a lo positivo.

La cuestión del Paraíso Terrenal no era por cierto un tema ocioso, ya que encerraba problemas geográficos concretos en cuya solución se interesaron los investigadores hasta mucho después de los tiempos de Cristóbal Colón, a quien no fueron extrañas estas preocupaciones, como adelante se verá.

El capítulo XXXIX de Mandeville trata de «las re-

giones que son entre los cuatro ríos que salen del Paraíso Terrenal».

Este capítulo tiene interés de conjunto porque muestra el estado de los conocimientos geográficos. «Agora, pues—dice—, que vos he significado suso de los caminos para ir a la provincia del monte Sinaí, y de Babilonia la Menor, y de los otros lugares, de quien vos he fablado, quiero vos contar de las islas y gentes de diversas maneras que son en aquellas comarcas, porque en aquesta tierra hay muchas y diversas regiones por los cuatro ríos que vienen del Paraíso Terrenal, por cuanto Mesopotamia y Caldea y Arabia están entre los dos ríos que se llaman Tigris y Eufrates, y después las regiones de Archise y Siria y Judea y de Persia, y aquestas regiones están entre los ríos de Nilo y de Tigris. Y el reino de Siria y el de Palesti, como suso vos he dicho, con el de Fenicies, están entre el río Eufrates y la mar Mediterrana, que dura en luengo de Marruecos fasta la mar Despaña, y dura también fasta Constantinopla, en que son tres mil y cuarenta leguas de las de Lombardía, en que la mar Oceana. Y en Judea está el reino de Suchie, el cual está todo cercado de montañas, y después debajo de Suchie y de la mar Caspia, fasta el río de Tanay, a donde está el reino de las Amazonas. Y esta es la tierra de mujeres, donde no hay ningún hombre, sino mujeres tan solamente. Y después está Albania, a donde las gentes son más blancas que nosotros destas partidas, cualesquier que sean. En otras partes hay muy grandes y maravillosos canes, y de muy grandísima fuerza, en tanto grado, que matan éstos los leones. Allende destas está Clinarte y Vitarie y muchos otros reinos muy diversos entre

la mar Vermeja y la mar Oceana. Y a la parte de Mediodía está la región de Ethiopía, y de Libia la menor, la cual tierra de Libia comienza a la mar Despaña, donde son las columnas de Hércules, y dura hasta Egipto. Y contra la parte de Ethiopía, en aquella tierra de Libia, es la mar más alta de mucho que la tierra, de manera que semeja que ha de cubrir la tierra, mas jamás no pasa de su derecho, y de allí se ve el monte de Tallar, el cual está en medio de la mar, donde no se osa ninguno llegar. En aquesta tierra, cuando hombre va a Oriente, la sombra de su cuerpo va a la diestra parte, así como nos tenemos acá por el contrario a la parte siniestra. En aquella parte de Libia no hay pescados, porque no podrían vivir por el gran calor del sol que escalfa la agua. En aquesta parte de Libia hay muchos reinos y partidas diversas, las cuales serían luengo de contar y nombrar. E assimesmo en la partida hacia la mar Despaña hay muchas y diversas regiones, así como es el reino de Zoli y de Longie y de Carsen y de Túnez y de Belamarín y de Marruecos y de Montlent y el reinado de Carteni y de Africa y muchos otros reinos que son hacia las partidas de los cristianos, de los cuales no puede hombre saber los nombres, mas de las partes orientales yo vos contaré llanamente.»

Llevado por su descripción de las regiones meridionales del Africa desconocida, en donde hierven las aguas del mar y no hay peces, el autor olvida los otros ríos que salen del Paraíso Terrenal. Esta forma difusa mantiene la expectación. Hemos visto la parte occidental, si pudiera llamarse así, del Paraíso. Vamos a la parte oriental. El camino es largo. Pero tiene interés que lo reco-

rramos, porque acaso yendo con Mandeville nos encontremos, sin pensarlo, a orillas del Orinoco... Mandeville es uno de los primeros descubridores de América. Y Cristóbal Colón, en su tercer viaje, cuando enfila los canales de la Trinidad, parece guiado por la mano del supuesto viajero inglés o médico de Lieja. Pero no anticipemos.

El viajero visita muchos reinos, y luego muchas islas, en torno de Catay. Ha recorrido la provincia de las Tinieblas. «Después destas tierras y islas y desiertos susodichos—escribe en el capítulo LXVI—, yendo contra Oriente, no falla hombre sino montañas y rocas, y la región tenebrosa, donde no hay día, según que los de la tierra dicen. Y destes lugares tenebrosos y desiertos, y de aquesta isla, yendo contra Oriente, no hay mucho camino fasta el Paraíso Terrenal. *Y aunque nosotros llamamos acá Oriente donde sale el sol, pero Oriente es propiamente el comienzo de la tierra, porque cuando el sol es en Oriente en aquella parte, entonces es media noche en estas partes, por la redondez de la tierra, de lo cual otra vez he dicho. Porque Nuestro Señor fizo la tierra redonda y en medio del firmamento.* Y agora hay montañas y valles porque la tierra dura y las rocas quedaron montañas. Del Paraíso, por cierto, no vos osaría hablar propiamente, porque yo no he ende estado, de lo cual no soy contento, porque yo no soy digno. Mas lo que yo he oído decir a los más sabios de aquella tierra, yo vos lo diré. *Paraíso Terrenal dicen que es la más alta tierra del mundo. Y es tan alta que quasi toca el círculo de la luna, por el cual círculo la luna hace su curso, y no pudo alcanzar el diluvio fasta allí, y allí no cubrió la tierra del Paraíso Terrenal.* Y este Paraíso es cercado de muro, y

no sabe hombre de qué es aquel muro, y están cubiertos los muros de boyca-boyza, y no se parte la piedra ni otra cosa de los muros. Y se extienden los muros contra la vía de la tramontana, y no hay sino una entrada, la cual está cercada de fuego ardiente, de manera que ninguna persona mortal puede entrar. En el más alto lugar, en medio del Paraíso Terrenal, está la fuente que echa los cuatro ríos que corren por diversas tierras, los cuales son de suso nombrados, y aun los quiero nombrar aquí.

»El primero ha nombre Tiem o Burges, y aquesto todo quiere decir una cosa, y corre por medio de la India Mayor, en el cual río hay muchas piedras preciosas, y mucho madero de áloe, e gran mena de oro. E el otro ha nombre Milusagrón, el cual va por Ethiopía y por Egipto. Y el otro ha nombre Tigris, el cual va por Asia. Y el otro ha nombre Eufrates, y corre por India y Armenia la Menor y por Persia. Y dicen que todas las aguas dulces del mundo descienden dellos.»

Aeneas Sylvio Piccolimini, que fué Pontífice Romano bajo el nombre de Pío II, decía en un libro que apareció por el año 1477, un siglo después de la muerte de *Johains à la Barbe*: «*Mundi formam omnes fere consentiunt rotundum esse.*» Pocos dudaban de la redondez de la tierra. Y ya vemos que el Mandeville de las *Maravillas* afirma con seguridad que la tierra es redonda. Las discrepancias que entonces había para dar una explicación acerca de la forma de nuestro planeta, ya que éste no se conocía en todas sus partes, tenían por objeto la desigual distribución de la tierra y el agua, o de las esferas, como se decía.

Aristóteles había establecido la existencia de los cua-

tro elementos concéntricos: tierra, agua, aire y fuego. ¿Cómo interpretar esta teoría? Unos lo hacían declarando que la tierra, núcleo central, tiene agua en sus concavidades, y así se explica la existencia de los mares, como segundo elemento, sobrepuesto al primero, sin que esto implique una literal ausencia de contacto del primer elemento con el aire, que es el tercero. Otros acudían a viejas representaciones clásicas, e imaginaban la tierra y el agua en forma de dos esferas. La tierra nadaba sobre el agua, como si fuera un huevo. O emergía como una manzana.

En otros términos: dentro de la misma concepción aristotélica había dos estructuras posibles: la del continente único, casquete del globo acuoso, y que bien podía arrancar desde el centro de la tierra, justificando así el concepto literal de primer elemento, y la de continentes múltiples, que en forma simétrica se componían de cuatro macizos cortados por dos ríos oceánicos, tendido uno en el sentido del ecuador y el otro en el de los polos.

Parece que la mayoría de los sufragios daba su favor al continente único, o sea a la clámide de Estrabón. Mandeville popularizaba esta interpretación popular. Según él, Europa, Asia y Africa formaban el macizo terrestre, rodeado de archipiélagos y bañado por el mar Océano.

¿Hasta qué parte del globo se extendía este continente? Mandeville resolvía la cuestión de habitabilidad perfecta de la zona ecuatorial. El hombre vivía en tierras donde no era visible la estrella del Norte, sino su contraria, la antártica, fija como ella.

Y no sólo era habitable la parte ecuatorial del mundo, sino que, habiendo medios adecuados, podría el hom-

bre darle la vuelta y llegar al punto de partida. Esto se había experimentado ya, según él.

En la tierra del Sur «no se ve la tramontana—dice Mandeville—, que es la estrella por la cual se guían los marineros en la mar, la cual estrella es inmóvil. Más allá se ve la otra estrella contraria, que está a mediodía, la cual llaman allá autentique. Por la cual se guían los marineros de allá, así como los nuestros facen por la tramontana. La de mediodía no pertenece a nosotros, ni la de media noche a ellos, porque esto se puede ver allá por experiencia y sotileza de juicio si hombre fallare naves y gentes que quisieren ir a cercar el mundo todo de alto y bajo...» El autor afirma lo que ha visto por observación personal: «porque yo he estado por las partidas del Barbante, e por el curso del estrolabio yo he fallado que aquella estrella inmutable de tramontana a de alto 40 grados, y en Alemania, facia Rusia, ella tiene 58 grados, y aun más adelante, en las partes de septentrión, hay 62 grados en alto y algunas minutas, porque yo mesmo he estrelabiado. Y debéis saber que por aquestas dos estrellas inmutables ya dichas, todo el firmamento se gira y anda, así como quien rodea, por sus mesuras y eje, de tal manera que aquestas dos estrellas parten el firmamento en dos partes iguales, de forma que tanto hay de alto como de bajo. Y después he ido yo en las partes de mediodía, y he fallado a las partes de Libia que primeramente ve hombre la dicha estrella de mediodía, y después fui más adelante por ver si fallaría la dicha estrella más alta que en Libia, y facia Ethiopía ella tenía 18 grados de altura... E yendo por aquellas islas de las cuales yo vos he fablado, falla hombre la dicha estrella

auténtico de 33 grados y 16 minutas. E si yo hubiera fallado naves y alguna compañía para ir más adelante, yo creo que hubiera visto toda la redondeza del mundo al derredor, porque así como vos he dicho, la meitad del firmamento no tiene sino 180 grados, e yo he visto 62 de una parte e 33 de otra, que son 95 grados, y de la otra parte cerca de la meitad o meitad, y así no falta sino 83 grados que yo no haya visto el firmamento, porque no falta la cuarta parte que son 90, porque faltan 10 grados y medio de la otra parte».

En esta exposición embrollada se comprende que el viajero novelista da por hecho de experiencia personal—que no resulta de su relato—haber visto más de las tres cuartas partes de la circunferencia del firmamento. Pero no nos importa que diga o no diga verdad en esas imaginarias observaciones de astrolabio, ni discutir la adición que hace de los arcos de círculo, suponiéndolos en un solo sentido. Lo que nos importa es un hecho de la mayor transcendencia; a saber: sus afirmaciones respecto al viaje en torno de la tierra.

La fábula con que comprueba tales afirmaciones tiene un valor muy alto para la historia de las concepciones humanas acerca del universo. «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 pudiese 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 hubiese conocimiento desto.»

El relato novelesco de aquel hecho casual estaba confirmado por este sabio, por este viajero, autor de un libro popular, que afirmaba a su vez haber visto más de las tres cuartas partes del círculo de la tierra, y que reducía el problema de la circunnavegación a una experiencia dependiente de los navíos que se empleasen y del arrojo de la gente que emprendiese una expedición tan aventurada.

VII

EN otros puntos también tenía interés científico la obra de Mandeville, que trataba la cuestión del hombre primitivo, apasionadamente discutida por todos los moralistas desde antes de que Montaigne escribiera su famoso capítulo de los *Caníbales*, y que ha dado tema a todos los etnólogos para determinar las relaciones entre la ética y la cultura.

Mandeville va a tierras distantes, «en donde face muy grande calor. Y es costumbre andar entre él los hombres y mujeres desnudos, y cuando algún extranjero va allá, vestido, facen ellos escarnio dél. Esta gente dicen que cuando Dios fizo a Adán y Eva que los fizo desnudos. Porque dicen que el hombre no debe haber vergüenza si se mira tal cual Dios lo fizo, porque las cosas naturales no es feo demostrar. E dicen que los que son vestidos que son gentes del otro siglo, que no creen en Dios. E dicen que ellos creen en Dios que crió el mundo e fizo a Adán y a Eva, e todas las cosas que son en el cielo y en la tierra. Y no hay entre ellos mujeres casadas, antes todas ellas son comunes, y no rehusan hombre alguno, porque dicen que ellas pecarían si rehusasen, y Dios lo ordenó así, y fizo mandamiento a Adán y a todos aquellos que de él descenderían, allí donde dijo: *Creced y multiplicad y henchid la tierra*. Y aquesta es su costumbre. Y en aquesta tierra ninguna mujer puede decir: *Este es mi*

marido. Y cuando ellas paren, dan el fijo a aquel que más les place, pues que haya habido parte y ayuntamiento con ellas. Y de aquesta manera es la tierra común. Porque uno la señorea un año, otro otro, y de cualquiera cosa que sea, cada uno puede tomar su parte. Porque todas las cosas son comunes, así como trigos y vituallas, y no hay cosa alguna cerrada, porque cada uno tiene sin contradicción, y el uno es así rico como el otro. Pero ellos tienen una malvada costumbre, que comen más de grado carne de hombre que de ninguna otra carne, y es tierra muy abundante de pan y de carne, y pescados, y de oro y plata, y de todas las cosas. Allá van los mercaderes, y llevan niños a vender, y ellos los compran, y si están gruesos cómenselos luego, y si están flacos, fácnlos engordar, y dicen que aquesta es la mejor carne y más dulce del mundo».

¿Pero basta que el hombre sea de clima cálido, que anda desnudo y que practique la promiscuidad, el comunismo y la antropofagia para que veamos en él al hombre primitivo, observante de la ley natural, fiel intérprete de la justicia eterna? Si se quiere conocer a este ser extraordinario habrá que ir a Jusosópoli, pues no todos los hombres que andan desnudos son por fuerza perfectos. En Jusosópoli «hay muy buenas gentes leales y de gran fe». Naturalmente, no saben lo que es vestirse. «En aquellas islas entró el rey Alexandré, el cual, viendo su buena fe y lealtad, dijo que no los quería facer mal ni daño alguno, mas antes que le pidiesen merced que dél quisiesen, y les daría riquezas y otras cosas cualesquier. Las cuales gentes les respondieron que ellos tenían asaz riquezas deste mundo, y el comer y beber cuanto pudie-

sen sostener sus cuerpos, y las riquezas deste mundo eran transitorias, por lo cual ellos no querían cosa dél. Mas si él les pudiese dar alguna cosa con que fuesen inmortales, ellos gelo agradecerían mucho. Alexandre respondió que no podía él aquesto facer. Porque él era mortal como ellos. E así le dijeron ellos:

»—¿Pues cómo eres tan soberbio y tan fiero que quieres sojuzgar todo el mundo debajo de ti, así como si tú fueses Dios, y sabes tú que no tienes término de la vida, ni el día ni la hora, y quieres ayuntar todas las mares del mundo, las cuales cosas tú dejarás cuando fueres muerto y tu cuerpo será puesto debajo de tierra, de la cual somos formados? Por ende, piensa que todo el hombre es mortal, salvo Aquel que todo el mundo crió y desfaría.

»Con la cual respuesta, Alexandre quedó muy espantado. E como quiera que aquestos pueblos no tengan todos los artículos de nuestra fe, empero son muy buenos y de buen intelecto.»

VIII

MANDEVILLE supo tocar todos los resortes del alma humana. Su popularidad se explica. Al crédulo le hablaba de los hombres que siendo en todo normales, tienen, sin embargo, «unas orejas que parecen mangas de tabarda, con las cuales se cubren todo el cuerpo», o bien de gentes con un solo pie, «así ancho que ellos se hacen sombra con él a todo el cuerpo cuando están echados», o por último de esos mismos etíopes que en la niñez están cubiertos de un cabello enteramente cano y que en la edad proveya lo llevan tan negro como el carbón. Al hombre de tendencias reflexivas le hace razonamientos y cálculos sobre la redondez y grandeza de la tierra, o le presenta el cuadro de la vida moral. Y finalmente, a los codiciosos les pone delante la tentadora perspectiva de las riquezas. Esta parte del libro fué una de las que más influyeron para su popularidad.

«Y en Ethiopía está el reino de Saba, donde fué uno de los reyes que vinieron a ofrescer a Nuestro Señor a Bethleem, e fué señor de Ethiopía. Y de aquí se va hombre a las Indias por muchos y diversos lugares, y llaman la alta India Fambach. Y es India partida en tres partidas, es a saber: en India la Alta e India la Media. La tercera India, la Mayor, es muy aborrescible, mala para habitar por los grandes fríos y continuos yelos, y el yelo se torna cristal. Encima de las rocas de aquestas monta-

ñas, crescen los buenos diamantes, que parecen de muy bella color, que es entre cristal e azur. E hay también otros que tienen muy bella color y maravillosa, así como de aceite, y son tan duros y fuertes que hombre no los puede limpiar.»

El oro y las perlas son de los países cálidos. Pero no importa el sitio, ya que puede obtenerse todo lo bueno por mercadería. El espejismo de las grandes ciudades, de la corte del Gran Can, de Catay la remota, deja en los lectores un pensamiento que acaba de concretarse en planes positivos. «Catay es una rica e hermosa ciudad, e de muchas, muchas mercaderías. Van allá por especias muchos mercaderes, más aina que en otra parte. E debéis saber que los mercaderes venecianos e ginoveses e lombardos e de otras partes que allá van, tardan once y doce meses en llegar a Catay, porque es en la principal región de aquellas partidas, la que se tiene con el Gran Can. De Catay, yendo contra Oriente, a treinta jornadas, halla hombre una ciudad muy hermosa entre otras, la cual es llamada Surgraraique. Esta es una de las grandes ciudades del mundo e abundosa de todas mercaderías.»

Lo extraño en este centón de plagios es que Juan de Borgoña respetara el texto de Marco Polo, el viajero veneciano cuyo libro fué una revelación para Europa. Sólo en un pasaje aparece la huella de Marco Polo, pero es respecto de Ormuz, y la cita fué encontrada en otro libro. ¿Ignoró el autor la existencia del de Marco Polo? ¿O bien se abstuvo mañosamente de referencias que dieran un carácter más preciso a los relatos? Acaso comprendió que su fuerza consistía en la vagüedad nebulosa de lo indeterminado.

IX

CONVIENE que el lector no confunda la obra de Mandeville con el título, porque en cierto modo las compilaciones de viajes venían a ser *Libros de las Maravillas*.

No hay sino recordar un famoso y extraordinariamente bello manuscrito de la Biblioteca Nacional de París, que data de fines del siglo XIV, y que perteneció a Jean de Berry, hermano de Carlos V.

La primera página de ese manuscrito dice:

«Ce livre est des merveilles du monde, c'est à savoir de la Terre Sainte, du gran kaan, empereur des Tartares, et du pays de l'Inde. Lequel livre Jehan, duc de Bourgoigne, donna a son oncle Jehan, fils du Roi de France, duc de Berry et d'Auvergne, compte de Poitou, d'Etampes, de Bougloine. Et contient ledit livre six livres, c'est à savoir Mar-Pol, frère Udric de l'ordre des frères Meneurs, le livre fait à la requete de Taleran de Pierregor: l'Etat du gran kaan; le livre de Messire Guillaume de Mandeville, le livre de frère Jehan de l'ordre des Prémontrés, le livre de frère Bieul, de l'ordre des frères Prescheurs. Et sont en ce dit livre deux cent soixante dix histoires.»

La narración de Marco Polo figura a la cabeza de esta compilación, adornada de las más encantadoras miniaturas. ¿Cómo caracterizar mejor el libro que incluyéndolo bajo un título que iba a designar todo viaje al Oriente?

Pero los italianos parecían haber encontrado una nota más gráfica. Cuando Marco Polo, su padre Nicolo y su tío Maffeo se presentaron en Venecia, después de haber estado ausentes veinticuatro años, nadie los reconoció. Nadie creía en su identidad. Fué necesario que rompiesen los forros de sus pardos balandranes y que se viese caer sobre la mesa del banquete con que obsequiaban a sus amigos, una cascada de diamantes, rubíes, zafiros, perlas y esmeraldas.

Venecia, entre admirada y burlona, troqueló un mote gracioso.

La plaza en que estaba situado el palacio de los Polos se llamó *Corte dei Millione*. Marco recibió el nombre de *Messer Milione*. Y la relación de su viaje fué conocida como el libro del *Milione*. Hasta se creó un personaje bufo para la farsa popular: *il Milione*.

Como casi todas las obras similares, el libro no fué una obra enteramente personal de Marco Polo. Había quedado éste como prisionero de los genoveses en un combate naval, y durante el cautiverio, dictó sus memorias de viaje a Rusticiano de Pisa. Créese que Marco Polo comunicaba esos recuerdos en veneciano, y que Rusticiano de Pisa los escribía en romance de Francia. Cuando Marco Polo fué a su patria, Tibaldo de Cepoy hizo otra versión menos incorrecta, con el mismo fondo de los apuntes del viajero que había utilizado el camarada del cautiverio.

Pero no hay discrepancias notables: una y otra versión hablan de las riquezas reales que encerraba un mundo remoto y encantado.

EL REINADO DE LA CARABELA

I

LAS Cruzadas intensificaron el tráfico en las rutas del Mediterráneo. Toda la Europa guerrera se precipitó hacia la Tierra Santa, y el tonelaje creció considerablemente para dar satisfacción a las exigencias del transporte de fuerzas y elementos militares.

Más tarde, la apertura del comercio de artículos del Oriente, resultado de aquel movimiento, multiplicó y regularizó las vías del tráfico. El mar Mediterráneo tomó una importancia mayor que el Báltico. Este daba salida sólo a los artículos del comercio asiático que podían ser transportados fácilmente por la ruta de Novgorod, en tanto que el Mediterráneo recibió casi todo el golpe de las exportaciones procedentes de los centros productores de materias preciosas, tales como China, la India, Arabia, Persia, el Asia Menor y Egipto.

Desde que los cruzados abandonaron los caminos terrestres, prefiriendo los de agua como más seguros y económicos, todas las ciudades de las costas mediterráneas

que especializaban el arte de la construcción de naves y el transporte marítimo, se entregaron a fabricar y explotar ciertas embarcaciones, que servían principalmente para la conducción de caballos. Estas embarcaciones eran de remo y vela. Tenían castillos redondos a proa y popa. Llamábaseles con el nombre de *huisseria*, y con las variantes de *usaria*, *usseria* y *uscheri*. Según datos auténticos, vemos que cincuenta de estas galeazas o taridas servían para el transporte de doce mil hombres y dos mil caballos, con todas las armas e impedimenta del ejército. Por donde se colige que cada embarcación llevaba doscientos cuarenta hombres y cuarenta caballos por término medio. Cuando se embarcó Roger de Flor para Constantinopla, resultó que había treinta y seis velas entre galeras, leños, naves y taridas, según leemos en la *Crónica* de Ramón Muntaner, y que estas velas llevaban mil quinientos jinetes con sus caballos y todo su equipo. Contábanse más de cuatro mil almogárabes, y más de mil peones, todos catalanes y aragoneses, sin los galeotes y marineros. Muchos de los expedicionarios iban acompañados de sus mujeres o de sus amigas, con los hijos que de ellas tenían. El término medio pasa de doscientas personas por buque.

No todas las naves de nueva creación o uso eran vasos de gran capacidad. Algunas, como la saetía, estaban indicadas para el servicio de barcas sutiles, que es de primera importancia en la guerra marítima.

Resumiendo el estado de la navegación en la segunda mitad del siglo XIII, dice el admirable código de las *Siete Partidas* de Don Alfonso el Sabio:

«Navíos para andar sobre mar son de muchas guisas,

e por ende pusieron a cada uno de aquellos su nombre, según la faición en que es fecho; ca a los mayores, que van a dos vientos, llámanlos carracas, e destos y a (1) de dos mastes e de uno; e otros menores que son desta manera, e dícenles nombres por que sean conoçudos, así como carracones, e buzos, e taridas, e cocas, e leños, e halocas, e barcas. Es grande el poder de los navíos que se ayudan del viento cuando lo han, e de los remos cuando les es menester, e muchas vegadas de todo. E a estos llaman galeas grandes, e otros hay menores a que dicen galeotas, e taridas, e saetías, e zabras, e otras pequeñas que son y, (2) que han estas faiciones, por servicio de los mayores, de que se ayudan a las vegadas los que quieren guerrear a furto, porque puedan en ellos ir más enco-biertamente e moverlos aina de un lugar a otro.»

La carraca era el buque mercante por excelencia. Pesado, sin rasgos de elegancia, todo lo sacrificaba al interés del transporte. No constituía, por lo demás, un tipo distinto de nave. Al perfeccionarse la construcción, lo que había sido carraca para los autores de las *Siete Partidas*, era coca medio siglo después. En 1315, Barcelona las tenía de dos y de tres puentes, en tanto que la *Ordenanza* de 1228 hablaba sólo de embarcaciones de dos puentes. A fines del siglo xiv los documentos oficiales de la Corona de Aragón, examinados diligentemente por D. Antonio Capmany, mencionan los navíos de tres mil salmas, correspondientes a cuatrocientas toneladas. El historiador catalán habla del encuentro que en 1334 tu-

(1) y a, quiere decir tanto como *allí hay*.

(2) y: *allí*.

vieron diez galeras genovesas con cuatro naves de Barcelona al pasar por el canal de Mallorca. Y dice que las cuatro naves catalanas iban a Cerdeña, llevando mil ochocientos soldados, lo que correspondía a quinientos hombres por cada buque. Se refiere también al naufragio de otra nave catalana que en 1353 llevaba cuatrocientos ochenta genoveses prisioneros de guerra, lo que con sus ochenta hombres de tripulación hace un total de quinientas sesenta personas a bordo. Mateo Villani dice que en aquel mismo año, la armada que partió de Cataluña contra genoveses, tenía tres grandes cocas encastilladas, con 400 combatientes cada una. «Por los años de 1417—prosigue Capmany—el corsario catalán Pedro Santón tenía infestado el Archipiélago y los mares de Siria con una nave de novecientas botas, que llevaba a su bordo quinientos hombres, de modo que los venecianos hubieron de armar una escuadra de galeras para perseguirle. También nos refieren los *Anales* de Bonicontrio que estando el rey Don Alonso de Aragón en el sitio de Gaeta, llegó una nave de Cataluña con setecientos ballesteros: bien podemos suponerle unos ochocientos hombres con la tripulación. De este mismo rey dicese que tenía una nave de cuatro mil botas, cuyo ejemplo imitó Venecia, y que después mandó construir otras dos, las mayores que se vieron surcar el Mediterráneo.»

En 1420, Venecia tenía 36.000 marineros nacionales, para 300 naves de alto bordo, 45 galeras armadas y 3.000 buques menores. Si se quiere apreciar el valor de estos datos, debe considerarse que en 1582 la marina inglesa constaba de 14.000 hombres, con 1.232 bajeles, de los cuales sólo 270 pasaban de 18 toneladas. La fuerza de la

marina inglesa estaba en las ciudades hanseáticas, de donde tomaba auxiliares, y los corsarios de Bayona, Burdeos y Calais daban el contingente más apreciable. En 1603, Inglaterra tenía dos navíos de guerra de 1.000 toneladas y 23 de más de 500. El total era de 42. Había buques de 50 toneladas. La artillería constaba de 774 cañones.

Estos datos demuestran que los pueblos marítimos del Mediterráneo alcanzaron una gran perfección en el arte de construir naves. Ya veremos cuándo y cómo lograron adelantar en la maniobra. Ahora lo que nos importa es que aparezca el avance patentizado por el empleo que hicieron de la galera. Este tipo de embarcación, larga y estrecha, baja de bordo, con aparejo poco desarrollado, era la menos adecuada para viajes lejanos, y sobre todo para salir del Mediterráneo, aventurándose en los peligros de la navegación oceánica. Sin embargo, Venecia no cesaba de frecuentar con ellas los puertos del Norte. No sólo Venecia: Portugal y Castilla se arriesgaron, utilizando la galera para operaciones de máxima importancia. Tal fué la que emprendieron los dos reinos, combinando sus fuerzas en 1374, para amagar las costas de Inglaterra. Ya las galeras castellanas se habían distinguido en 1371, cuando las que envió el rey Enrique II, bajo la jefatura de Micer Ambrosio Boccanera, para que auxiliaran a la Corona de Francia, derrotaron a 36 fustas inglesas. Este combate naval, que se libró frente a la Rochela, dió como resultado la rendición, hundimiento o destrucción de las fustas enemigas, y la conducción de numerosos prisioneros ingleses a Burgos, con el conde de Pembroke, que mandaba la flota vencida. El canciller D. Pedro López de Ayala, en la *Crónica* del rey Don En-

rique II, habla de «las galeras suyas que envió en auxilio del rey de Francia», y dice cómo «llegó el conde de Peñabroch, que venía por lugarteniente del rey de Inglaterra en Guiana», con 36 naos, «e con mucha compañía de caballeros, e escuderos, e omes de armas, e con grand tesoro». Preso el conde de Peñabroch, «e la Rochela tornada francesa, muchas otras villas e castillos de Guiana ficieron eso mismo, e se tornaron a la obediencia del Rey de Francia. E el Rey D. Enrique ovo grand placer con estas nuevas, e estovo en Burgos fasta que le enviaron allí al conde de Peñabroch, e a los caballeros que con él fueron presos, los cuales eran setenta caballeros de espuelas doradas, e enviáronle todo el tesoro...»

No diré cómo «estovo el dicho conde un tiempo preso en el castillo de Curiel», ni cómo «después lo dió el Rey a Mosén Beltrán de Claquín», el de la traición para que don Enrique se apoderase de Don Pedro el Cruel y le matase. El rey hizo entrega de Pembroke a su favorito, tasándolo en cien mil francos, «e antes que le pagase los cien mil francos de su redención, morió el conde en poder del dicho Mosén Beltrán su muerte natural».

Pero esto es crónica de Castilla, y lo que nos interesa es la galera. ¿Corresponde a ella o a la artillería de fuego la victoria naval de la Rochela? Fernando de Navarrete afirma esto último, saludando el bautismo de la artillería de fuego; pero M. Charles la Roncière, en su excelente *Histoire de la Marine Française*, no parece dar importancia a las trece *barges* ni a las cuarenta *grosses nefes* de las fuerzas de Pembroke, armadas de torre y cañones—*deplommées de plonch pour tout effronder*—, sino a las galeras, hayan sido trece o veinte las que en-

traron en la línea de batalla. El historiador francés cita la *Chronique des quatre premiers Valois*, por la que consta que Boccanera, gran almirante de Castilla, se retiró mañosamente, desdeñando los gritos de escarnio que le dirigían los ingleses.

«Ils sont à nous—dit-il à ses officiers—: ils nous attendent demain à la pleine mer. Croyez m'on, nous les courrons sus dès le jusant: nos galères légères triompheront de leurs nefes et de leurs barges pesantes, qui ne peuvent remuer par la basse eau: nous les assaillirons et de feu et de traits.»

Efectivamente, cuando llegó la hora esperada, Boccanera pudo maniobrar ágilmente y tomar a sangre y fuego las inmovilizadas naves enemigas.

III

TODAVÍA dos siglos después, las galeras gozaban de prestigio. La historia marítima recuerda una expedición conducida en 1545 por el barón de La Garde, quien llevó 25 galeras desde Marsella al Havre, imitando a Prégent de Bidoult, que años antes había pasado el estrecho de Gibraltar con cuatro galeras. Du Seis cita estas hazañas como prodigios del arte naval. Y pueden considerarse tanto más extraordinarias, cuanto que el célebre marino portugués, Fernando de Oliveira, que siguió del Havre a Inglaterra mandando una de las galeras de La Garde, en vez de asombrarse y encomiar el hecho, lo censuraba con su competencia de técnico juicioso, diciendo que el empleo de las galeras en un mar tan agitado como el de la Mancha, estaba condenado por el arte.

No eran la galera, ni la galeaza, buques de mar cerrado y tranquilo, híbridos de vela y remo, los navíos más propios para el Océano. Un buque derivado de la galera, el galeón, fué el rey de las extensiones oceánicas desde mediados del siglo xvi hasta que vino a destronarlo el velero titánico de Nelson, Suffren y Gravina.

El fiero galeón del Océano, con su popa redonda a la *bastardella*, con su artillería pesada, con su aparejo majestuoso, salió del Mediterráneo, tal vez del Adriático, y llegando a España pasó después a Portugal durante el primer cuarto del siglo xvi. Inferior en una cubierta a

la nao, que tenía tres, le superaba a veces en el tonelaje, pues pasaba de las 1.000, o bajaba hasta 150 para hacerse ligero.

El galeón es un buque típico. Es el audaz conductor de los tesoros de América y de las especierías asiáticas que acecha el pirata. Es a la vez guerrero y comerciante. Es conquistador. Lleva en sus flámulas las barras y los leones de un Imperio; borda sobre ellas la cruz de otro Imperio.

Con el galeón, llega a su cenit la gloria de los españoles y los portugueses. Y con el galeón, entra en la penumbra de un eclipse.

IV

LA carabela es la dominadora de un instante. Pero de un instante decisivo en la historia. Es la reina de la navegación oceánica.

La galera, cisne pausado, que salía de su mar interior, vió un día a la carabela volando desde el hueco de una roca y lanzándose vertiginosamente hacia el sur. ¿Adónde iba ese pájaro ligero como una golondrina, audaz como una gaviota, bello como una garza real? Bien pronto se perdió entre el azul del cielo y el ópalo de una niebla flotante.

La galera quiso seguir aquella ruta misteriosa, y partió. ¿Por qué no visitar las regiones del misterio? Anualmente salía del fondo de su golfo y se dirigía hacia las zonas tempestuosas del Norte. Burdeos y Calais, Londres y Brujas, le eran familiares. La galera expedicionaria evocaba también aquel extraño viaje del *uxer*, en que los catalanes fueron hasta el indeterminado Río del Oro. Hacía justamente un siglo que Jaime Ferrer pudo escribir su nombre en los arenales de la costa de Africa, llegando hasta ellos con el impulso del remo y la vela, como los expedicionarios cartagineses. La galera ambiciosa partió en 1447 y no retornó de su viaje. Allá se quedó, varada en la desembocadura de un río, dejando el testimonio de su impotencia. Los mares del sur no volvieron a ver una sola galera en sus aguas luminosas.

Precisemos los datos del melancólico episodio. Y digámoslo: aquella histórica galera—llamada la fusta de Palenço—no partió sola. Iba a la zaga de la carabela de Diniz Días. E iba—Azurara lo explica—no porque se entendiese utilizarla en el mar, sino para que explorase la desembocadura del Nilo, ya que según la geografía de entonces había una entrada del Nilo en el Océano Atlántico. Todos auguraban que la galera de Palenço no volvería, y la empleaban precisamente en vista de *seu derradeiro fallecimiento*. La fusta de Palenço naufragó, en efecto; pero pasó del Senegal cincuenta leguas.

El Atlántico del Sur no estaba destinado a ver gale-
ras, y no las vió.

HARÉ la presentación formal de la nueva heroína de los azares marítimos.

La carabela es de nacionalidad puramente portuguesa. Esto nadie lo disputa. El escritor técnico D. Enrique Lopes de Mendonça, gran investigador, lo ha demostrado, y D. Cesáreo Fernández Duro, marino español, ha asentido caballerescamente, poniendo toda su erudición al servicio de la tesis que sostiene su colega portugués.

El origen de la carabela fué humilde. Mayor mérito para las glorias de su futura carrera. En el siglo XIII, la carabela vivía modestamente pescando y haciendo un comercio de cabotaje en las costas y en las rías de Portugal. El código de Don Alfonso el Sabio no menciona la carabela, señal de que Castilla ignoraba su existencia. Dos siglos después, los reinos castellanos daban carta de naturalización a la embarcación portuguesa.

Ya tenía el atractivo de sus cualidades. Pero le faltaba todavía el pergamino de sus proezas.

¿Cómo era entonces la carabela? Hay que recordar el porte del carabelín en que expedicionó Cadamosto—barquichuelo de treinta y cinco toneladas, no lo olvidemos—y distinguirlo de la carabela posterior, modificada en su aparejo y alterada en su casco para otros fines. Así transformada, la carabela no es ya tal sino por el nombre. Había muerto como señora absoluta y conti-

nuaba como reina constitucional. Realmente, sus atributos esenciales habían desaparecido.

El 9 de agosto de 1492, antes de que Colón dirigiese sus proas hacia lo desconocido, la última de las carabelas típicas de Don Enrique el Navegante tomó un aparejo que no le era propio.

Podemos, pues, decir que el verdadero reinado de la carabela, el período de su indiscutida dominación, es el tiempo transcurrido entre el desahucio del barinel y aquellos días de emoción que registran la llegada de los portugueses al cabo de Buena Esperanza y la salida de los españoles hacia las islas desconocidas del Occidente.

Durante medio siglo, año más o año menos, luchó, triunfó y dominó la carabela de pura sangre. ¿Cómo era? El trabajo reconstructor de la arqueología naval ha sido toda una campaña entre los representantes de dos interpretaciones antagónicas. Y esta lucha se abre en el campo mismo de la etimología.

No digamos que la etimología es un juego, porque aquí el juego se complica y toma carácter de pleito genealógico. Si carabela es simplemente *cara bella*, como pretenden algunos anticuarios con disfraz de lingüistas, o si es *carré voile*, como pretenden otros, la etimología embrolla la cuestión de orígenes y dificulta la de arqueología. No: ni es palabra francesa, ni es palabra italiana, ni es palabra española esta que ha dado tanta materia para las más inútiles disquisiciones. Carabela, indiscutiblemente — indiscutiblemente por lo menos para quienes han querido convencerse—, es voz que ha pasado por Berbería. Casi todos los etimologistas se conforman con la palabra *carabus*, del bajo latín, y con la pa-

labra griega *karabos*, que les dan asidero para sus conclusiones. Pero D. Leopoldo Eguiluz y Yanguas ha hecho algo más que el eminente Jai en su *Archéologie navale* y en su *Glossaire nautique*, que Crescentio, en su *Náutica mediterránea*, y que Du Cange en su *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinatis*, porque ciñéndose estrictamente al punto en su *Glosario etimológico de las palabras españolas (castellanas, catalanas, gallegas, mallorquinas, portuguesas, valencianas y vascongadas) de origen oriental (árabe, hebreo, malayo, persa y turco)*, ha podido dar el paso que lleva de la etimología a la historia.

Aceptando la palabra griega y la bajolatina que con ella se relaciona, queda por saber cómo llegó esa palabra a Portugal. Y esto es muy sencillo: la palabra llegó a Portugal con algo que le llevaron los berberiscos. Usaban éstos de una embarcación llamada por ellos *carib*, y que los castellanos adoptaron, dándole el nombre de *carabo*. Los catalanes se valieron de la palabra *caravá* y los portugueses de *carevo* y *carrevo* para el mismo tipo de embarcación. «Lo que hace más probable la derivación apuntada, es que el primer documento en que aparece el término carabela, data del siglo XIII, mucho antes de que el resto de Europa, incluyendo las restantes naciones de España, diese muestras de conocer esa especie de navío.» Está perfectamente desautorizada la lectura que incluye la palabra carabela en las *Siete Partidas*. Y el documento español que define el *carabo* berberisco, la *Crónica* de Alfonso XI, dice: «navíos que facen los moros, que llaman caravos». Y según la misma *Crónica*, «traía cada uno cincuenta y sesenta caballos».

¿Carabela sería, pues, carabo de vela?

VI

PERO despedámonos de la etimología. Sus resultados, satisfactorios o dudosos, no son sino un medio para avanzar hacia un terreno de mayor firmeza. ¿Cómo sería la carabela en los últimos veinticinco años de la vida de Don Enrique el Navegante, y en los veinticinco que siguieron a su muerte?

Lopes de Mendonça no vacila en sostener que eran «embarcaciones de tipo perfectamente acentuado y característico». Eran, en efecto, «navíos ligeros, de porte inferior a 200 toneladas, de tres mástiles y aun de más, exclusivamente aparejados a la latina».

Este punto del velamen es el núcleo de la cuestión. Los historiadores de la carabela nacional no transigen, y rechazan todo cuanto se les dice de velas redondas. Estas entraron después, cuando los españoles dieron nuevas aplicaciones a la carabela.

El P. Fournier rinde en su *Hydrographie* un testimonio de valor que no han dejado de utilizar los partidarios de la *carabela tipo*, contra los que sostienen la tesis laxa de una carabela sin personalidad perfectamente definida. El P. Fournier se expresa en estos términos: «Caravelles, vaisseaus ronds de mediocre calibre, du port de soix à sept-vingt tonneaux, qui ont quatre mats et quatre voiles latines ou d'Artimon, autrement d'oreilles de lièvres; les Portugais et Espagnols s'en servent fort, à causa de leur

vitesse: *Limbus auriti veli, Lusitanorum proprius.*»

El P. Riccioli da por su lado el remache: «Caravella, *navis Lusitana*, et Castellana valde velox cum 4 arboribus erectis... Potest dici *Dromon Lusitana*».

Un escritor muy competente, presentando tales definiciones en los *Anales do Club Militar Naval*, comenta lo anterior diciendo: «Estas frases *Limbus Lusitanorum proprius*, y *Dromon Lusitana*, vienen en apoyo de la tesis sustentada por el muy ilustrado amigo nuestro, Henrique Lopes de Mendonça, quien afirma que los portugueses dieron a las carabelas un tipo tan acentuado y característico, que pasaron a ser consideradas como de origen lusitano».

Las carabelas tuvieron panegiristas exaltados, pero no les faltaron censores que llegaron hasta la diatriba. Uno de éstos fué el extraordinario clérigo y marino Fernando Oliveira, de quien ya he hablado. El gran escritor, autor del *Livro da fabrica das naus*, arrimándose a la opinión de Claudiano, dice que, antes de saber navegar, los hombres remaban junto a las playas, y que cuando aprendieron el arte, pusieron mástil y vela a sus embarcaciones. Los distintos linajes de navíos se diferenciaban, pues, por su aparejo y por su casco. Los más característicos de los veleros son el redondo y el latino. Pero la carabela, «género mezclado y neutro, toma de los otros géneros las partes peores, como mulato». En efecto, «la carabela toma la vela de los latinos y el casco de los redondos; pero no la forma mejor del casco, porque las carabelas son más estrechas de lo que requieren las proporciones que consigo mismo y con sus partes debe tener el navío redondo, el cual debe responder a tres por uno; convie-

ne a saber: tendrá tres largos por un ancho, lo que no tienen las carabelas, que son más largas de lo que demanda su anchura. No es lo más que sean largas, porque lo largo es bueno con anchura suficiente; pero por navegar las hacen tan estrechas que no sufren vela...» ¡Cuántos inconvenientes descubre o inventa el severo Oliveira! Las carabelas no sirven para cargar. No navegan a popa, aun con buen viento. Y si hay enemigos, como les falta castillo de proa, descubren el combés, que abre la alcazaba, quedando así en completo desamparo a cuantas pedradas les quieren tirar. ¿Y la vela? No la hay peor, porque es triangular y toma poquísimo viento. Y si no fuera por el aparejo alto, apenas se movería el navío. Pero esa altura es tanta, que a veces el buque vuelca más de lo que puede pairar. La vela triangular sirve sólo para remedio de navíos estrechos, que por su angostura no están en condiciones de coger la relinga de la vela redonda.

Esto se decía, es verdad, en 1555, y el autor componía su famoso *Arte de la guerra de mar*, cuando la carabela era ya factor secundario, unidad relegada al servicio marginal de la explorada y descubierta, y, sobre todo, cuando ya se le mudaba el aparejo, según las distintas aplicaciones.

No había muerto, sin embargo. Todavía en el siglo XVII la vemos construída expresamente para los Nodales, dos hermanos que en dos carabelas flamantes, de ochenta toneladas, y cuatro mástiles, con trinquete y velacho en el de proa y velas latinas en los otros, salieron a practicar un reconocimiento de la peligrosa región magallánica.

Era la carabela, transformada; pero era la carabela.

En presencia de este hecho, nos preguntamos cómo dos viajeros a quienes se daba la elección de los navíos, y que los fabricaron especialmente bajo la dirección de uno de ellos, eligieron ese tipo. Preciso era que la carabela reuniera condiciones que no menciona el mordaz Oliveira. Este hombre no escribía, por otra parte, a humo de pajas. Viajó por España, Francia, Inglaterra y Berbería. Se batió en el Canal de la Mancha durante las luchas de la armada francesa del almirante D'Amulant, a cuyas órdenes servía, contra la inglesa de Dudley. Comparó las naves de todos los países y era escéptico en materia de clasificaciones. Decía, por ejemplo, que una misma especie de navíos o barcos tenía distintos nombres: la nao de España se llamaba carraca en Italia, y urca en Alemania.

Pero un especialista es raras veces desapasionado. Con más ponderación, Osorio, el ilustre obispo de Silves, autor de la *Historia de Don Manuel*, que formaba el encanto de Montaigne, resume elegantemente las excelencias de la carabela, y lo hace, como él suele, con maestría literaria, con exactitud objetiva y con detalles gráficos. Osorio dibuja la carabela ideal, hablando de una que por disposición de Vasco de Gama construyó Vicente Sodré en Mozambique, para la que se habían empleado piezas enviadas especialmente de los astilleros de Lisboa. «Estos navíos no tienen cestos de gavia—dice Osorio—, ni sus vergas forman cruz con los mástiles, sino que penden oblicuamente de una alza que las asegura por debajo de la cabeza del mástil. La base de esta vela, que es triangular, roza casi con las amuradas. Las vergas, que se amarran a los costados del navío, son por

la parte de abajo gruesas como masteleros, y se adelgazan hasta llegar a la parte alta de la vela. Los portugueses se sirven de vasos de este tipo en la guerra marítima, por lo muy ligeros que son, siéndoles muy fácil apuntar a proa o a popa el puño de estas velas, y aun fijarlas al medio costado del navío, así como pasarlas de la izquierda a la derecha, o de la derecha a la izquierda, en un átomo de tiempo, según lo necesitan; pueden asimismo sujetar las velas a las vergas o separarlas, atándolas para ello en el cepo de la antena, con el que las velas abren la base del ángulo, y según el viento que sopla, presentan el lienzo saliente de la vela sin tardar. Todo viento las favorece, de modo que si lo llevan de costado, bolinean en derechura, como si les diera directamente de popa, y para navegar en sentido contrario no tienen sino mudar el velamen, lo que se hace con gran prestreza.»

Las ventajas de la carabela quedan perfectamente determinadas por un marino moderno, João Braz d'Oliveira, quien dice que, «siendo tan útil andar de bolina, más se prestaban para ello los navíos latinos que los redondos». Verdad es que el mayor porte de los redondos les daba años después la primacía, «porque compensaban con esta ventaja lo que se perdía en la holgura del andar».

VII

Es de lo más cómico la impresión que produjeron aquellos navíos en los mulatos de Cabo Blanco.

«Conviene saber—dice Cadamosto—que estos hombres no tenían noticia de otros cristianos antes de ver a los portugueses, los que les dieron guerra por espacio de trece o catorce años, aprisionando a muchos de ellos, como ya dije, y vendiéndolos por esclavos. Puedo certificar que cuando vieron las primeras velas o navíos en el mar, cosa que ni ellos ni sus antepasados habían visto hasta entonces, creían que eran grandes pájaros de alas blancas, que volando llegaban de algún país extranjero. Cuando anclaron las naves para surgir, algunos de ellos pensaron que serían peces por la magnitud. Otros las tenían por fantasmas que andaban de noche, y mostraban mucho temor. Creían lo último, porque a veces les daban un salteamiento al obscurecer en tal o cual punto, y a la madrugada acontecía lo mismo en un sitio que estaba cien millas adelante, u otras tantas atrás, por la línea de la costa, según lo ordenaba la comandancia de las carabelas o según los vientos que soplaban. Y decían entre sí: *Las criaturas humanas no pueden andar en una sola noche una distancia que nosotros no atravesaríamos en tres días.* Ocultábase a su inteligencia el modo de navegar, y se inclinaban en absoluto a que las naves fueran fantasmas. Esto nos lo certificaron muchos de los

pardos que habían ido como esclavos a Portugal, y también muchos portugueses que traficaban en aquel río con carabelas, de donde se puede concluir cuán nuevos eran en estas cosas, teniendo tal opinión de esta a que me refiero.»

Si esto creían los pardos, los senegaleses necesariamente darían explicaciones de igual o mayor inocencia. «También se admiraban mucho del artificio de nuestro navío—prosigue Cadamosto—y de su aparejo, y de los mástiles, velas, jarcias y amarras. Tenían para sí que los ojos pintados en las proas eran ojos verdaderos, y que el navío veía por ellos su camino en el mar. Pensaban que éramos grandes encantadores, casi comparables al diablo, puesto que andando por la tierra los hombres, tienen tanto trabajo en hallar su camino de unos a otros lugares, y nosotros andábamos por la mar, que según habían oído decir era inmensa, y a pesar de tantos días como pasábamos sin ver tierra, nos dábamos cuenta del sitio en donde estábamos. Esto no podía ser sino por arte diabólica, y lo tenían por tal, no alcanzándoseles nada del arte de navegar, de las brújulas y del mapa.»

Aun cuando no somos senegaleses, nosotros nos preguntamos también cómo se guiaban por el mar los navegantes de las carabelas descubridoras. Voy a decirlo. O más propiamente, voy a presentar las interesantísimas explicaciones que había acerca de la náutica contemporánea.

VIII

VEAMOS ante todo lo que se había adelantado en los tres últimos siglos. Cuando en 1114 los pisanos, luqueses y romanos emprendieron una famosa expedición contra los moros de Mallorca, por iniciativa de la Santa Sede, la flota partió de Pisa, y perdiendo el rumbo llegó a Blanes, en la costa de Cataluña. Los pilotos creían hallarse en Mallorca, y este error fué causa de que se abrieran las hostilidades contra un pueblo cristiano. Al darse cuenta los expedicionarios de que estaban en el continente, quedaron tan sorprendidos como los propios habitantes de la ciudad y comarca, inesperadamente hostilizados. La empresa tomó mayor impulso, pues se unieron a ella los catalanes, y al año siguiente debió haber salido de San Feliú de Guixols, emprendiendo la ruta directamente a las Baleares. Pero no lo hizo así, pues tomando la costa, llegó hasta Salou, en Tarragona, y retrocediendo, inverna en Barcelona. Volvió a reunirse nuevamente en Salou, y después de un descanso en los Alfaques de Tortosa, se dirigió a la isla de Ibiza. Fernández de Navarrete cita estos hechos como demostración del atraso en que estaba la marinería. Se había aumentado considerablemente el porte de los buques, pero casi nada se había ganado en lo concerniente al arte de regirlos por la observación de los cielos. El navegante de los primeros años del siglo XII, apenas si era superior en conoci-

mientos a Ulises, quien no perdía de vista las estrellas boreales, para dirigir por ellas su deŕrota. El marino medioeval no podía considerarse más adelantado que el héroe fabuloso, salvo por el hecho de llevar consigo, como los navegantes antiguos de los tiempos históricos, pájaros enjaulados que soltaban para saber hacia qué lado se encontraba la tierra.

En los tiempos del infante Don Enrique, la náutica estaba ya en plena posesión de uno de los legados que dejó el siglo XIII. Sábese que hacia la segunda mitad de ese gran siglo, una aguja imantada, flotante en algún balde o barreño de agua, servía para guiar a los marinos. Estos, por lo demás, tenían conocimientos más precisos de los lugares que visitaban, y en ello consistía principalmente su saber. No se repetían desastres ocasionados por la total ignorancia de los bajos y arrecifes, como aquel en que pereció el príncipe Guillermo, hijo y heredero del rey Enrique I de Inglaterra, quien pasando en 1120 de Normandía a la isla, y siguiendo la costa para no extraviarse, sufrió un espantoso naufragio por la ignorancia de los pilotos. Los navíos fueron destrozados. Pereció el príncipe, y con él se ahogaron su hermana y más de trescientas personas de la comitiva.

No sin razón fundada en la experiencia, dictaban un sapientísimo precepto los enciclopédicos juristas de las *Siete Partidas*:

«Naucheres son llamados aquellos por cuyo seso se guían los navíos: e porque éstos son como adalides en tierra, por ende, cuando los quisieren rescebir para aquel oficio, débenles catar que sean tales que hayan en si cuatro cosas. La primera, que sean sabidores de conocer

todo el fecho de la mar, en cuáles logares es queda, e en cuáles corriente, e que conoscan los vientos, e el cambiamiento dellos, e sepan toda otra marinería. E otrosí, deben saber las islas, e los puertos, e las aguas dulces que y son, e las entradas, e las salidas para guiar su navío en salvo, e levar lo suyo do quisieren, e guardarse otrosí de rescebir daño en los logares peligrosos e de temencia. La segunda, que sean esforzados para sofrir los peligros de la mar e el miedo de los enemigos: otrosí para acometerlos ardidamente cuando menester les fuere. La tercera, que sean de buen entendimiento para entender bien las cosas que hobieren de facer, e para saber otrosí cosejar derechamente al Rey, e al Almirante, e al cómitre, cuando les demandaren consejo. La cuarta, que sean leales, de manera que amen e guarden la honra e la pro de su señor, e de todos los otros que han de guiar. E al que fallaren por tal, si fuere acerca de la mar, débenle meter en el navío en que ha de ir, e ponerle en la mano la espada e el timón, e otorgalle que dende adelante que sea naucher. E si después deso, por su engaño o por su culpa de su mal guiamiento, se perdiere el navío o rescibieren gran daño los que en él fuesen, debe él morir por ello.» (Part. II, Tit. XXIV, Ley V.)

Y la prueba de que en estos conocimientos de marinería estaba incluída ya la aguja de imán, citaré otra ley de las mismas *Partidas*, que es la XXVIII de la II, en su título IX. «Pusieron los sabios antiguos semejanza de la mar a la Corte del Rey, ca bien assi como la mar es larga, e grande, e cerca toda la tierra, e hay pescados de muchas naturas... otrosí la corte del Rey debe ser en espacio, para caber, e sofrir, e dar recabdo a todas las

cosas que a ella vinieren, de cualquier natura que sean... E bien assi como los marineros se guían en la noche escura por el aguja, que les es medianera entre la piedra e la estrella, e les muestra por do vayan, también en los malos tiempos como en los buenos; otrosi los que dan consejos al Rey se deben siempre guiar por la justicia, ques medianera entre Dios e el mundo...»

Raimundo Lulio, que en sus obras morales habla también de «la aguja, dirigida por su naturaleza hacia el septentrión, tocada de su magnetismo», y la compara a la discreción que es guía de los hombres en la adquisición de la sabiduría, hace esta enumeración precisa y perfecta de los medios con que cuenta para guiar su derrota: *carta, compás, aguja y estrella polar*.

Pocos lustros después de haber escrito los autores de las *Siete Partidas* y el del *Arbol cuestiona*, ya la aguja, encerrada en su caja y girando sobre un punto de apoyo, dominará en todos los mares. La brújula permitirá los grandes viajes transoceánicos, no a favor de los vientos reinantes, como en el mar de las Indias, sino contra todos los vientos y a través de todas las corrientes.

IX

EL avance consistió, como se dice arriba, en pasar de la aguja flotante sobre agua a la aguja fija en su caja. Esta es la brújula propiamente dicha, cuyo nombre viene de *bussola* o estuche. La aguja flotante era la rana o calamita de los sicilianos; el pececillo metálico de los árabes. La calamita, así llamada poéticamente, porque la rana vive entre espadañas (*calamus aromaticus*), era, como el pez, una aguja con la virtud que le comunicaba la

*pierre laide et brunette
ou li fers volontiers se joint...*

¿En qué tiempo la rana y el pez cedieron a la *bussola de ligno*, que antes de ser la caja maravillosa de la aguja y de la rosa de los vientos, era un simple cofrecillo de boj en que se llevaba azogue, compases o joyas?

La invención de la brújula por el pisano Flavio Gioja, a principios del siglo xiv, es una leyenda nacida de la más curiosa de las confusiones. ¡Flavio Gioja vivió en el siglo xvi, y era un cronista!

El P. Timoteo Bertelli ha hecho una compilación de todos los autores que tratan de esto en sus *Studi storici intorno alla bussola nautica*, y pone en claro el episodio que inmortalizó a Flavio Gioja.

La brújula no fué inventada en el siglo XIV. Existía ya desde el siglo XIII, y acaso el siglo XIV no hizo sino aceptarla y generalizarla. En 1268, durante las operaciones llevadas a la Puglia por Carlos de Anjou, un peregrino vió dos agujas en el mismo barco: la una flotaba sobre el agua, en tanto que la otra se movía sobre una aguja vertical, entre un círculo dividido por cuadrantes de 90 grados, con una alidada para medir los ángulos.

Esta invención del siglo XIII no fué árabe ni china. Fué seguramente italiana, y probablemente de alguno de los territorios de las dos Sicilias, puesto que es italiana la palabra *tramontana* para designar el norte en la rosa de los vientos de las primitivas brújulas, y que el término *Lebeccio greco*, para el que sopla del sudoeste, término adoptado por todos los marinos, es una expresión que pertenece a Sicilia. Y si la palabra *bussulla* viene asimismo del territorio de las dos Sicilias, dominado por los franceses, donde brotó la flor de lis de la aguja, no hay mucho que vacilar para concluir en la probabilidad de que la Italia meridional del tiempo de Roger el almogárabe, convirtiera la calamita en el estuche mágico.

PERO antes de que los marinos pudieran dejar la exploración del cabotaje y alejarse de las costas para confiar del todo en la navegación de altura, fué menester que adquirieran pleno dominio del tesoro a que se refiere Raimundo Lulio. Repitamos las palabras del sabio mallorquín. Hablaba de estos elementos a que debían acudir los navegantes: *chartam, compassum, acum et stellarum maris*. Lulio cita en primer lugar la carta. ¿Qué carta? Los especialistas distinguen la geográfica de la náutica. A ésta se refiere, sin duda, Raimundo Lulio. Es la carta formada con observaciones precisas, en la que se marcan radas y promontorios, aguadas y abrigos, vientos y corrientes, todo ello con rumbos y distancias.

Cuando se dice que el infante Don Enrique pasaba los días examinando sus cartas, el escepticismo de nuestros tiempos pregunta si había tales cartas y qué cartas eran aquéllas.

¿Perteneían a la vaga especulación de los cosmógrafos, o eran obra de los hombres que con brújula y sonda recorrían los mares dibujando las costas?

Perteneían a las dos clases. El príncipe, espíritu completo, daba igual importancia a unas y a otras.

La tradición recuerda dos grandes cartas generales, verdaderos mapamundis. Uno era el del *Cartulario*, de Alcoabaça, que, según parece, existía en Portugal desde

1408, y el otro era el ya mencionado del infante Don Pedro.

No hay testimonio auténtico sobre la identidad de estos dos mapas. Pero Europa tenía cartas notables que han llegado hasta nosotros. Y si Europa las tenía, no era fácil que Don Enrique las desconociera. La actividad cartográfica de los genoveses y venecianos debía por fuerza repercutir en el promontorio de Sagres. Otro tanto podía decirse de la actividad cartográfica de los catalanes y mallorquines.

El infante Don Enrique conoció seguramente el famoso mapa de Marino Sanuto, autor del *Liber secretorum fidelium crucis*. Conoció, al menos por referencia, el de los camandulenses de San Miguel de Murano, dibujado en 1380, y relacionado con los viajes de Marco Polo. Conocería, probablemente, el planisferio de 1436, perteneciente al tesoro de la Biblioteca de San Marcos de Venecia, que por razones políticas estaba abierta a los portugueses. Conocería, finalmente, el planisferio de fray Mauro, miembro de los ya citados camandulenses de San Miguel de Murano, y que datando de 1449, encerraba una nota contemporánea que no podía quedar oculta a quien vibraba con todas las emociones de la curiosidad geográfica. Leyendo a Marco Polo le intrigaría la diferencia de la representación hecha por los cartógrafos del siglo xiv y por los del xv. Estos practicaban un recorte en el Oriente, quitándole la cola que nosotros llamamos Cochinchina.

Todos los mapas comunicaban el Océano Atlántico y el Indico. Todos señalaban un promontorio terminal del continente africano. Rechazaban, pues, la configuración

tolomaica, que como ya hemos visto atrás, estaba proscribida en la Academia de Sagres. Seguían a Estrabón, a Pomponio Mela y a Herodoto. Pero no los seguían sin razones. No eran simples secuaces de una interpretación antigua y arbitraria. Apoyábanse en datos de nueva adquisición. Por tanto, diferían estas cartas de las que pudieran considerarse como meros esquemas de ideas generales. El Africa occidental, o por lo menos hasta las Canarias y hasta el Río de Oro, había sido conocida de los cartagineses, y había sido nuevamente descubierta por los catalanes, por los bretones, por los vascos y por los castellanos. El Africa oriental era conocida por los chinos, por los malayos, por los persas y por los árabes. Viendo su prolongación hacia el sur en una forma que recortaba el continente, parecía natural suponer que rematase como la India, como el Quersoneso de Oro, como el de Tracia, como Grecia y como Italia, o si no remataba así, que fuese una superficie cuadrangular como la de España y Arabia.

Indirectamente al menos, los europeos conocían toda la parte oriental de Africa hasta el cabo Corrientes, por lo que les contaban en el mar Rojo, y conocían lo suficiente la parte occidental, hasta saber que el continente llevaba una inclinación. «Puede asegurarse—dice Oliveira Martins, historiando *Os Filhos de Don João I*—que desde los tiempos de los fenicios nunca dejaron de ser conocidas las Canarias, cuando menos por la tradición.»

Efectivamente. Las islas Canarias fueron descubiertas cuantas veces hubo pueblos marítimos y aventureros. La longitud se computaba tomando como meridiano inicial el de las columnas del Hércules tirio, que estaba en la última de las islas occidentales. Decía la leyenda

que una estatua de bronce, con la mano extendida, señalaba el espacio ignoto, como hoy vemos las estatuas de Colón, sucesor del Hércules tiro, indicando el Océano.

En 1292, los hermanos Vivaldo, genoveses, emprendían el viaje hacia las islas Afortunadas. Una de las dos galeras se perdió, en tanto que la otra llegaba al Senegal, donde los náufragos fundaban una colonia de mestizos.

Más tarde, algunos marineros de Cherburgo, arrebatados por los vientos, llegaron a las Canarias. Lanzaroto Malocello, encantado por la narración de estos viajes, hizo una exploración, cuyo resultado fué su permanencia de veinte años—desde 1312 hasta 1332—en la isla que la carta catalana llamó de Lanzarote, y que señaló con bandera genovesa.

Los italianos que estaban al servicio de los reyes portugueses, pudieron presentar a éstos algunos hombres y productos de las islas. Naturalmente, los navíos de Portugal se alistaron para hacer expediciones, y parece que las efectuaron entre 1331 y 1334. Pero la más famosa, o una de las más famosas, fué la que se hizo bajo el patrocinio de D. Luis de la Cerda, el *Príncipe de la Fortuna*, coronado en Aviñón por el Pontífice como soberano de las islas. Para que su imperio tuviese todo el esplendor de la grandeza clásica, se recordó en los pergaminos la toponimia de Juba II: *Pluivialia, Junonia, Capraria, Nivaria, Canaria...* Pero es de advertir que D. Luis de la Cerda no vió jamás las islas de que era *Príncipe Afortunado*, pues sólo uno de sus capitanes logró arribar a Lanzarote.

El mallorquín Jaime Ferrer tocaba en Río de Oro,

como ya queda dicho, antes de mediados del siglo XIV.

Llegamos a 1397. «En este año—escribe el gran cronista de Don Pedro el Cruel—, estando el rey (Enrique III) en Madrid, ovo nuevas cómo algunas gentes de Sevilla, e de la costa de Vizcaya, e de Guipúzcoa, armaron algunos navíos en Sevilla, e levaron caballos en ellos, e pasaron a las islas que son llamadas Canarias, como quiera que hayan otros nombres, e anduvieron en la mar fasta que las bien sopieron. E dixeron que fallaron la isla de Lançarote, junta con otra isla que dicen la Graciosa.» Menciónase asimismo en esta noticia la isla de Forteventura, la Gran Canaria, la del Infierno o Tenerife, la Gomera, la del Fierro y la de la Palma, determinándose el bojeo de casi todas ellas. «E los marineros salieron en la isla de Lançarote, e tomaron el Rey e la Reina, de la isla, con ciento e sesenta personas, en un logar. E truxeron otros muchos de los moradores de la dicha isla, e muchos cueros de cabrones, e cera, e ovieron muy grand pro los que allí fueron. E enviaron a decir al Rey lo que allí fallaron, e cómo eran aquellas islas ligeras de conquistar, e a pequeña costa.»

En los primeros años del siglo XV, ya en vísperas de que comenzase la carrera de Don Enrique, dos caballeros franceses, Jean de Béthencourt y Gadifer de la Salle, emprendieron una conquista efímera, fundando otro imperio como el de D. Luis de la Cerda. La empresa tuvo al menos, en esta ocasión, el mérito de haber unido al prestigio de las apariencias el valor de una realidad efectiva en el esfuerzo.

Realidad bien modesta, por cierto. Béthencourt era el rey vagabundo que andaba negociando por las ciudades

européas. Los transeuntes, admirados, lo señalaban con el dedo. ¡El rey de las Islas Afortunadas! Gadifer de la Salle era el héroe, y luchó durante largo tiempo como buen conquistador. Alberto de las Casas era el evangelizador de los huenches. La colonia tenía ciudadela y catedral—montones de piedra sin mortero—, pero eran catedral y ciudadela.

Después de diez años de prolongar su inútil tentativa, el *rey de Canaria* enajenó sus derechos al de Castilla, en 1418.

HA habido en Portugal una leyenda *infantista*. Y de esta leyenda, combatida por los últimos historiadores nacionales, forma parte en cierto modo la leyenda de los marinos de Dieppe.

Don Antonio Ribeira dos Santos, que la aceptaba, la ha expuesto en esta forma: «Vemos también que los pueblos salidos del centro de Noruega o Escandinavia, establecidos en Normandía, y principalmente en Dieppe, haciendo viajes a la costa de España, más de un siglo antes de que nosotros emprendiésemos los nuestros, y otros mayores que los de otros pueblos marítimos, pasaron en 1364 a costear una parte del continente occidental africano, hasta tener establecimientos en Guinea...»

Raudales de tinta han corrido para esclarecer la hermosa novela de los marinos de Dieppe, colonizadores del occidente africano, fundadores de una pequeña Dieppe y de un minúsculo París, constructores de un fuerte en el golfo de Guinea...

Francia se ha encargado de hacer justicia a esta leyenda, en la que no hay una sola sílaba de verdad. Más bien que leyenda, parece toda una fabricación literaria. Discurriendo sobre los *testimonios documentales* que formaban el encanto de M. Margry a mediados del siglo XIX, el penetrante investigador M. La Roncière cree haber encontrado las impresiones digitales de los autores de

este fraude histórico. Parece que el inspirador de la novela fué Pruneau de Pommegorge, viajero del siglo XVIII que visitó la Guinea y que tuvo una tentación irresistible de honrar a sus antepasados con la gloria de un descubrimiento en el siglo XIV. Pero se supone que el autor material del *documento demostrativo* fué Sedaine, quien «*exerça sa verve en composant ce pastiche pour son ami*».

Don Antonio Ribeiro dos Santos escribía antes de que fuese descubierta la falsificación. Sin dar un asenso absoluto a las legendarias expediciones de los marinos de Dieppe, creía que ellos u otros habrían llegado hasta ver la cintura del continente. El infante Don Enrique pudo haber aprovechado las nociones más o menos vagas que había sobre la forma peninsular del Africa. «Si pues tales navegaciones de los marinos de Dieppe se extendieron hasta la costa de Guinea—lo que no nos parece improbable—escribe Ribeiro dos Santos—, bien sabrían esos marinos cómo se retrae la costa occidental de Africa en aquella altura. Ni los antiguos ni los modernos doblaron el cabo de Buena Esperanza antes de que lo hicieran los portugueses. Quanto sobre esto se dice es fantástico. Pero hubo una actividad anterior hasta el cabo Corrientes, en el Africa oriental, y otra actividad menos patente en el Africa occidental. Esta línea de navegación, ignorada u olvidada por la historia, quedó en la geografía cuyas partes examinaban los doctos de la Academia de Sagres.»

En tales datos se basaban las cartas geográficas conjeturales que con su cabo Satanás, término del continente portentoso, según los orientales, más excitaban que satisfacían el anhelo de Don Enrique.

XII

VAMOS ahora a las cartas náuticas. Estas se iban levantando a medida que avanzaban las navegaciones. Pero para hacerlas con la debida maestría, el infante acudió a quienes podían comunicarle los elementos de una técnica ya muy avanzada. Recordemos que en los inventarios de pertrechos para la dotación de las galeras del rey Don Pedro IV de Aragón, formados en 1359, figuraban dos cartas de navegar por cada una de las dichas galeras. Fernández de Navarrete dice que «en el catálogo de la librería del rey Don Martín, que murió en Barcelona el año de 1410, y que ascendía a seiscientos volúmenes, se expresa uno titulado *Libre sobre la carta de navegar*, en lengua catalana, y escrito en papel de Játiba; otro *Libre de les naus*, y otro *Libre de la ordenació de la mar...*» Por estas obras se ve la importancia que los catalanes daban a la carta marina, para cuya construcción había toda una serie de preceptos reducidos a tratados.

No podía ser menor el empeño en las repúblicas mercantes de Italia. El infante acudió, pues, a ellas, como a Barcelona, a Mallorca y a Valencia, para que le proporcionasen maestros y cartas hechas ya; Barros dice en el Libro Primero de su Primera Década que el infante «mandó venir de la isla de Mallorca a un Maestre Jácome, que hacía cartas e instrumentos, y que le costó mu-

cho para traerle a este reino, a fin de que enseñase su ciencia a los oficiales portugueses». Los mallorquines tenían entonces gran fama. El mismo año en que murió el infante, moría Pedro Juan Lobert, autor de un tratado de astronomía. No es de suponer que ese libro faltase en la biblioteca de Sagres. Ni es de creer que fuese desconocido allí por copia el célebre pergamino de la Real Cartuja de Val de Cristo, junto a Segorbe, hecho en 1413, con la carta de Europa y Africa, hasta Guinea y los confines de Asia. En este mapa, que mide cinco palmos de largo por cuatro de ancho, está señalado el *Riu de l'Or*. Frente a la supuesta desembocadura se ve una embarcación y este letrero en lemosín: «Partió el bajel de Jaime Ferrer para ir al río de Oro, el día de San Lorenzo, que es a 10 de agosto, y fué el año 1346.»

Las mismas noticias cartográficas se encuentran en el *Atlas Catalán*, de la Biblioteca Real de París, publicado por M. J. A. Buchon. Génova poseía también un testimonio del viaje de Ferrer. Data de 1436, y habla de un bajel mallorquín que había partido con rumbo al río *Vedamel* o *Ruijaura*.

Blázquez, describiendo la *Cartografía española en la Edad Media*, menciona una carta de marear que se conoce por indicaciones de Fernández Duro. Está en la Biblioteca Nacional de Madrid. Por ella puede verse que el *Río de Lero* era familiar antes de Jaime Ferrer.

Puede asegurarse que todo lo conocido y explorado daba materia para la actividad cartográfica. Y es seguro que cada día llegaban los agentes del infante Don Enrique, ya con la copia de un documento importante, ya con la de un libro que fijaba puntos de técnica, ya con la no-

ticia de algún sabio cuya competencia reclamaba para sí Don Enrique. Fué lo que pasó en el caso del célebre Gabriel de Valseca.

La carta hecha por este hombre singular en 1438, medía cinco palmos de largo, y era un diseño de los países de Europa, Asia y Africa. Es la misma por la que Américo Vespucio pagó más tarde 130 escudos de oro. Contiene una descripción minuciosa de las costas del Mediterráneo y del litoral africano, desde Arcila hasta el Río de Oro. En el Atlántico figuran unas islas con esta nota: «Aquestas illas foren trobades per Diego de Guulen pelot del Rey de Portugal, en lany MCCCCXXVII.»

Naturalmente, Valseca fué llamado y quedó al servicio de Don Enrique, por más que su mapa fuera representación de exploraciones portuguesas, como lo dice el vizconde de Santarem y lo ha confirmado el astrónomo Don Luciano Pereira da Silva. En todo caso, el infante recibió a Valseca con el miramiento que se le debía como discípulo del famosísimo *Joen Boxoler, el judío de las brújulas*, que al bautizarse tomó el nombre de Jaime Ribes. Don José Gómez Imaz llama con razón a Ribes, figura de gran interés por su ciencia. Y D. Segundo de Ispizua señala los rasgos importantes de las obras cartográficas del maestro de Valseca. Seguramente la tradición doméstica de los *Judíos de brújulas* era muy antigua, según ciertos indicios.

Lo mismo que en Portugal, pasaba en Castilla. Todo navegante o cartógrafo de gran competencia, encontraba fácilmente acomodo con los reyes.

Las crónicas han recogido los nombres de los genoveses Raimundo Bonifaz, almirante de San Fernando en

el sitio de Sevilla, Benito Zacarías, al servicio de Don Sancho IV durante la expedición emprendida contra Tarifa y Algeciras, y Gil Bocanera, que estuvo en las armadas de Don Alfonso XI y de Don Pedro.

Las nacionalidades en formación desconocían el nacionalismo. Para la aptitud no había fronteras.

XIII

PODEMOS ver la carta a bordo de una galera, para saber lo que significaba ya la *ordenació de la mar* antes de las expediciones descubridoras. Sigamos a Gutierre Díez de Games, el alférez y cronista de Don Pedro Niño, conde de Buelna, guerrero y marino castellano. Durante «la muy grand tormenta que pasaron en el mar Pedro Niño e Mosen Charles», dice el cronista que «los semblantes del tiempo eran malos». Y prosigue: «Estaba el patrón mirando a todas partes, demudada la color, sospirando, catando en el aguja e en la carta de marear. Fablaba muy paso con los marineros...»

Esto ocurría en el Océano Atlántico, junto a las costas de Europa, y la carta que el patrón cataba era la de esas costas, ya perfectamente conocidas y dibujadas a fines del siglo xiv.

Hallándose el mismo Don Pedro Niño en Alhavina, isla de Berbería, se presentó el problema de un regreso apremiante a España, con vientos contrarios. El cronista Díez de Games nos muestra al conde, rodeado de sus «mareantes sabidores», entre los que estaban «Micer Nicolaso, patrón de la galera del capitán, un recio caballero e buen mareante, que se había acaescido muchas veces sobre mar en algunos grandes fechos, e había sido patrón de galeras». Otro de los *sabidores* era «Juan Bueno, marinero que toda la vida había andado en ca-

rracas, e en naos, e en galeras, e era muy probado marinerero que siempre fué en los consejos de la mar más que ningunos marineros eran». Resuelto el regreso, por dictamen de Juan Bueno, quien lo dió sin pronunciar una palabra, e indicando sólo su idea con un movimiento de los brazos, partieron las galeras de Alhavina, «e fallaron tormenta en la mar, e el viento del poniente recio. Los mareantes temprano enderezaron todas sus cosas. Concertaron las brújulas cebadas con la piedra imán; abrieron las cartas de navegar, e comenzaron a apuntar e a compasar, que la rota era larga e el tiempo contrario. Miraron el relox, diéronle a home bien atentado; guindaron los artimones, calaron timones de caja, e dieron remos de luengo. Comenzaron de navegar en nombre de Dios: singlaron todo el día el viento, e las mares al cuartel de proa embestían las olas fasta media galera. A puesta de sol pareció la luna, e comió poco a poco todas las nubes, e tornó el viento al Sur. Así navegaron toda la noche con mucho afán. Veniendo el alba, pareció la tierra de España. La mar venía muy fuerte, e con grand fuerza llegaron las galeras a una aguada que llaman Sant Pedro de Arraez, en la costa de Granada».

XIV

HABÍAMOS dejado a Fernão Gomes, en 1469, avanzando por el golfo de Guinea y fundando el Imperio portugués. Alfonso V le había dado una concesión para que explotase el comercio, mediante la obligación de que descubriese quinientas leguas hacia el sur, contándolas desde Sierra Leona. Así fué como se descubrió «o resgate do oiro, donde ora chamamos a mina».

Allí había no sólo oro, sino marfil. Había también algalia. «Este almizcle de Algalia, que los árabes llaman *zegad*, y en la India Zibeth, de donde los franceses hicieron *civette*, era uno de los perfumes más estimados.» Además, allí estaba el centro productor de la malagueta.

Los portugueses habían encontrado finalmente la posición central que buscaban con tantos afanes. Porto Santo, Madeira, Arguim, las islas ecuatoriales no eran sino puntos de apoyo para dominar en San Jorge de la Mina. Todo lo darían por bien empleado para conservar aquel centro de trata y todo lo harían para asegurarlo.

A Don Alfonso V, el último de los reyes caballeros, sucedió su hijo Don Juan II, el primero de los reyes gobernantes, el *Príncipe Perfecto*, en cuyo espíritu cristalizó la magna concepción del Estado moderno, que se llamaba entonces *la razón de Estado*.

Siendo heredero de la corona, Don Juan fué formado en dos disciplinas. Una de ellas era la del conocimiento

de la historia, no como materia ornamental de política, sino como un austero estudio, «por donde alcanzó noticia entera de las costumbres de varias naciones, su forma de gobierno, religión y fuerzas». Y la segunda disciplina fué la de aquellos dones necesarios para mandar hombres y dominarlos, con el puño o con el puñal si era preciso. Sintiendo un rubor nacional, el príncipe Don Juan pretendía el desquite de la derrota que habían sufrido las armas portuguesas en Tánger bajo la jefatura del infante Don Enrique, emprendiendo para ello una campaña marroquí. No quería corona obtenida por la herencia o por la suerte. Antes de ceñirla, debía merecerla. Partiría, «aun cuando fuese sin licencia del Rey su padre», y hasta «amenazaba a los que intentasen detenerlo». La expedición salía de Rastello en agosto de 1471, pero no salía sin la venia real. El padre, fanático de las empresas arrojadas, quiso ir también, y no faltó un solo instante su presencia en los puntos de peligro. Don Juan veía a Don Alfonso «arremetiendo tan bravamente contra los moros, que de los grandes golpes que daba, la espada andaba torcida, y muy llena de sangre de los que hería y mataba». Y allí, en aquel campo de batalla, en presencia del cadáver, caliente aún, del conde de Marialva, Su Alteza fué armado caballero, con estas palabras patéticas del Rey Paladín:

—Hijo, plegue a Dios que por su servicio seáis tan buen caballero como lo fué Don Joam Coutinho, conde de Marialva, cuyo cuerpo veis yacer muerto con muchas heridas que por servicio de Su Divina Majestad y por el nuestro hoy ha recibido.

Y besando el rey la cara del príncipe, le dió la mano

para que se levantara; pero Don Juan, arrodillándose de nuevo, besó la mano de su padre con mucha reverencia.

Cinco años después, el príncipe mandaba el ala portuguesa vencedora de los castellanos en la batalla de Toro, acción de la que habla el autor de los *Discursos de la jurídica y verdadera razón de Estado, formada sobre la vida y acciones del Rey Don Joan II de buena memoria*: «La conclusión, así única como breve, sea que desta batalla de Toro, la honra fué del príncipe Dom Joam, el provecho del Rey Católico, la vitoria de ninguno.»

Muerto Alfonso V en 1481, empezó a gobernar el hombre que, según la frase de un diplomático inglés, «mandaba a todos y no era mandado por nadie». Maquiavelo tenía doce años de edad cuando el *Príncipe Perfecto* había alcanzado la maestría suprema en el arte de la dominación política, según el espíritu de los tiempos.

Don Juan II realizaba en el orden *imperial* tres hechos decisivos: la construcción del fuerte de San Jorge de la Mina, la expedición descubridora de Diogo Cão, en 1485, y, finalmente, el encuentro del cabo *Tormentorio*, que él llamó de la *Buena Esperanza*, en 1487.

Viendo hacia Europa con mirada recelosa, el rey Don Juan pensaba que las otras potencias irían a arrebatarle sus posiciones africanas. Y cuando erigió el fuerte, con materiales llevados desde muy lejos, pues no había piedra en San Jorge, tuvo la idea, que por hábito de lenguaje llamaremos *maquiavélica*, de emplear navíos redondos en el transporte, con el pensamiento de hundirlos y pagar la especie de que se habían ido a pique por no ser

adecuados para aquellos mares. Las urcas de este servicio eran barcos viejos, «comprados probablemente a mercaderes flamencos o alemanes de Lisboa», dice Lopes de Mendonça, y García de Resende cuenta en su *Crónica* que un día, «estando el rey en la mesa platicando sobre que los navíos redondos no podían venir de la Mina, habló un Pero Dalenquer, hombre que era muy gran piloto de Guinea y que había descubierto muchas tierras, diciendo que él se comprometía a traer cualquier nao por grande que fuese. Y el rey le dijo que eso no podría ser, porque ya muchas veces se tenía experimentado que cuantas embarcaciones se enviaban no hacían el tornaviaje. Pero Dalenquer se afirmó, y que lo haría, obligándose a ello. El rey le dijo: «Para pechos villanos no »hay cosa de que no se sientan capaces de hacer, y a la »postre nada hacen.» Y después de comer mandó a llamarle, y le dijo la causa de haber hablado así, y que le perdonase, porque cumplía así a su servicio, y que no volviese a decir tal cosa, y que la tuviese en secreto, y le hizo merced, de que él fué muy contento».

Era el tiempo del *secreto* de las navegaciones. ¿No Don Jaime Cortesão ha podido hablar con erudita prestancia *Do sigilo nacional sobre os descobrimentos?*

Un piloto y dos marineros que habían huído de San Jorge de la Mina, pagaron con la vida la venta que intentaban del *secreto*. El piloto fué descuartizado en Evora, y los marineros, muertos a puñaladas en Castilla.

Con todo, los acontecimientos mostraron al rey que su Imperio no se basaba en la conservación inerte de un privilegio, sino en el esfuerzo continuo y en la lucha tenaz. Europa no podría creer durante largo tiempo que

sólo la carabela de Portugal tenía el don de sortear las corrientes africanas. Mal podría creerlo cuando ya los mismos portugueses empezaban a levantar objeciones formidables contra su sistema de navegación. Este había sido eficaz y perfecto mientras se trató de un semicabotaje, señalado a grandes distancias, es verdad, por los promontorios del continente y por los archipiélagos vecinos. Cuando los pueblos del Senegal preguntaban asombrados cómo podían los portugueses saber en qué punto del mar se hallaban sus embarcaciones, estos navegantes no tenían que hacer sino mostrar sus cartas náuticas, formadas con toda la precisión a que era dable llegar mediante los datos de rumbo y distancia entre puntos de referencia, que relativamente, para lo que hoy se hace, estaban poco alejados unos de otros. Pero habiendo llegado hasta el término del continente, no sólo se presentaba el problema de la continuación, que implicaba una lucha terrible contra el mar agitado de aquellas alturas y contra una atmósfera hostil, sino que el viaje mismo hasta el cabo de Buena Esperanza era un problema de navegación más complejo que el de la ruta curvilínea por una especie de Mediterráneo. La verdadera navegación de altura comenzaba, y exigía nuevos factores para afrontarla.

Por una parte, el mar pedía ya buques más bien resistentes que ligeros.

El cielo, a su vez, reclamaba un nuevo auxiliar, porque la brújula se declaraba impotente para la determinación astronómica del sitio que ocupaba la nave perdida en aquella inmensidad, a distancias fabulosas de los puntos costeros utilizables como referencias.

RECORDEMOS un episodio de João Infante, marino a quien algún extranjero, ignorante de la historia y de la lengua de Portugal, llama donosamente *el infante Don Jodo*. Este João Infante partió en el histórico viaje de exploración de Bartholomeu Días, llevando cuatro carabelas. Los expedicionarios iban a la vista de la costa de Guinea, y mientras no la perdieron, todo fué satisfactorio. Pero, internados sin pensarlo en una región de vientos contrarios, tuvieron tantas dificultades para no ser arrastrados, que anduvieron «dando bordes durante cuatro meses consecutivos». Las protestas de la gente y el abatimiento que de todos se apoderó fueron causa de que se resolviese la vuelta, sin haber hecho ningún descubrimiento más allá del temible cabo. Achacábase todo el fracaso a la insuficiencia de las carabelas. Arribó, pues, *Janinfante*, como le llama Gaspar Correia, autor de las *Lendas da India*, y «se tornó al rey y le dió cuenta de su viaje, diciendo que si llevara navíos altos con que entrara más en el mar, habría llegado muy avante, porque cuando tornaba a ver tierra, hallaba que era siempre nueva, y que llevando navíos grandes envolvería la costa o correría en vueltas hasta descubrir el cabo, con *esperanza cierta* que al otro lado descubriría grandes tierras».

Y prosigue Correia diciendo que el rey, al oír esto, «respondió que holgaba mucho de lo que el *Janinfante*

le contaba, y que descansase mientras mandaba que le construyeran navíos gruesos y fuertes con que pudiese navegar contra mar y tormentas para descubrir *el cabo de aquella tierra de que le daba tan buena esperanza*».

Pero todo el tesón de los hombres y toda su bravura parecían estrellarse contra un poder superior. Dijera lo que dijera el rey, los marinos veían en aquel cabo sólo tormentas y un empuje formidable que los arrastraba. Habían avanzado hasta más allá del término que anhelaban sus predecesores, habían plantado el padrón de *Santa Cruz* en una isla lejana, pues el cabo de las tormentas no se descubrió a la ida, sino al regreso. Plantaron asimismo el padrón de *San Felipe*, pero la victoria quedó esterilizada. ¡Era imposible dominar la corriente!

Cuando los expedicionarios dieron cuenta de su buen éxito para correr mares y de la desalentadora perspectiva del cabo temido, «el rey ordenó que les llevaran madera de la mejor que pudo cortarse en montes y eriazos». El Janinfante trazaba y dirigía la construcción de las nuevas embarcaciones, pero no se había adelantado mucho en la obra cuando murió el marino cuyo dictamen señala el momento en que la carabela debía perder la supremacía.

XVI

AUN resuelto el problema de la navegación, con buques de gran resistencia en su casco y en su aparejo, quedaba el problema de la determinación astronómica del punto que ocupaban y de la línea que recorrían. «Cabo Verde era la escala obligada de todos los viajes para el sur. En los que se emprendían a la Mina y al Congo, procuraban aguantarse tanto para barlovento—dice Braz de Oliveira—que alcanzó hasta nuestros días—es decir, hasta fines del siglo XIX—el consejo de que demandando a Loanda, debían primero avistar a Baguella si no querían varar en aquel puerto. Grandes fueron los engaños debidos a este modo de navegar, y mayores aún los de estima, pues, sin tener en cuenta las corrientes del Océano, con poca fe determinaban el punto en alta mar.»

La costa africana iba esquivándose. ¿Qué hacer? João de Barros responde, y dice que «como la necesidad es maestra en todas partes, el rey Don Juan II encomendó a Maese Rodrigo y a José Judeo, ambos médicos suyos, y a Martín de Bohemia, discípulo de Juan de Monte Regio, que estudiasen la manera de enseñar a los navegantes un método seguro para determinar el punto sobre las cartas».

En aquel tiempo los médicos eran astrólogos, y los astrólogos eran lo que nosotros llamamos astrónomos, con una punta más o menos larga de arte adivinatoria

por los signos celestes, arte que bien podía estar muy lejana de toda superstición.

Dios sobre todo. Dijeran lo que dijeran las estrellas, sus inclinaciones no hacían sino marcar influencias, que obraban sobre los hombres como la luna sobre las mareas. Pero *Dios sobre todo.*

Y cosa digna de nota. Mientras que por *astrología* se daba a entender el conocimiento positivo de las leyes a que se sujetan los cuerpos celestes, según la observación de los hombres, por *astronomía* se expresaba algo de lo que para nosotros es arte adivinatoria.

Gil Vicente, el poeta de la época, habla de los *astrónomos* al uso, gente sin letras que se creía dotada de dones proféticos, por virtud de una ciencia de la que estaban ayunos los que de tal cosa presumían. El ignorante que no podía hacer una sencillísima cuenta sobre la compra de su mandadero en el mercado, creía saber cómo habría de morir, sólo por haber visto tal o cual signo celeste. Todo era porque «a *estronomía* andaba mui maneira, mui sabida e lisongeira».

Pero no era ésta la *estronomía* que preocupaba a Don Juan II, y sus dos médicos estaban atareados buscando medios para resolver problemas de índole demasiado positiva, que no entraban en las vaguedades fantásticas a que alude Gil Vicente.

Don Juan practicaba el culto de la competencia. Buscaba siempre, y siempre hallaba, el medio de tener *the right man in the right place*. Junto con sus dos médicos estaba, pues, en la consulta el llamado Martín de Bohemia, «tan grande matemático, y especialmente tan insignie astrólogo—dice el P. Cordeiro en su *Historia In-*

sulana, copia de las *Saudades da Terra* de Fructuoso—, que el rey hacía mucho caso de las opiniones del tal Martín, teniendo en cuenta «su sabiduría y las noticias que daba por las observaciones de las estrellas». ¿No nos traicionarán la *Historia Insulana* y las *Saudades da Terra*? Desconfiemos de este Martín Behaim, ensalzado por la leyenda y castigado por la crítica...

Si se quería conquistar el mar, había que conocer el cielo. El buen piloto era el buen cartógrafo, y el buen cartógrafo no podía salir sino de las academias de los matemáticos y astrólogos. Don Luciano Pereira da Silva, autor de la excelente *Astronomía das Lusíadas*—monografía de que hablaré adelante—, menciona un libro, «el más antiguo que se conoce con las reglas para el cálculo de latitudes por la altura meridiana del sol...» Ese libro es un incunable existente en la Biblioteca de Munich, ejemplar único, reproducido en edición facsimilar. Consta del *Regimiento do estrolabio e do quadrante para saber a declinaçam e o logar de soll en cada huum día, asy pera saber a estrella do norte*, seguido del *Tractado da Spera do mundo tyrada de latim en limguagem*, primera traducción portuguesa de la *Sphaera* del inglés John Holywood, universalmente conocido bajo el nombre de *Sacrobosco*.

Aquí la leyenda interviene para decirnos que uno de los matemáticos de la *Junta* organizada por el Rey, el propio Martín Behaim, tomaba parte en la expedición de Diogo Cão y ponía a prueba los recursos de la ciencia, introduciendo ciertas reglas de cálculo para el uso del astrolabio. Este hecho ha dado lugar a que se dijese que Martín de Behaim había sido el inventor de aquel instrumento, o,

por lo ménos, que él lo había dado a conocer en Portugal. Pero ni había tal *Junta de Matemáticos*, ni el supuesto miembro de ella, Martín Behaim, tomó parte en la expedición de Diogo Cão. Una mentira más, denunciada por Ravenstein. Por otra parte, el astrolabio era perfectamente conocido en la Península. Lo único nuevo sería la forma para su utilización por los navegantes, y esta nueva forma fué ensayada en las expediciones africanas. *Los libros del saber de astronomía de Don Alfonso X de Castilla*, o sea el *Rey Sabio*, contienen los *Libros del astrolabio llano*. Es bien conocido ese primoroso instrumento, tal como se fabricaba en el siglo XIII. Entre los numerosos tratados de Raimundo Lulio, figura un *Arte de navegar*, que se ha perdido. «Pero juzgando por la doctrina que vertió en otras obras misceláneas y matemáticas, no podemos dejar de admirar—dice Fernández de Navarrete—los sólidos principios en que fundaba el estudio de la náutica... Dijo en su *Geometría* que de ella dependía la náutica, y entre sus figuras se nota un astrolabio para conocer las horas de la noche, que dice es de muchísima utilidad para los navegantes.» En la Biblioteca Nacional de París hay un astrolabio árabe de bronce, que data del siglo X. Severo Sabokt de Nisiba, obispo de Qenserin, escribió en lengua siríaca un *Tratado sobre el astrolabio plano*, que remonta al siglo VII y que ha sido traducido al francés por M. F. Nau, y publicado en 1899 bajo este título: *Le traité sur l'astrolabe plan de Sévère Sabokt, écrit au VII siècle d'après des sources grecques*. M. Nau llega a la conclusión de que el astrolabio plano no es, como se suponía, posterior a Tolomeo, o sea al siglo II de nuestra era, sino que fué

inventado por Eudoxio de Cnido o por Apolonio de Perga en los siglos II o III antes de Jesucristo. Los árabes lo tomaron de los griegos y lo transmitieron a los cristianos.

El instrumento utilizado en la náutica portuguesa era una simplificación del instrumento inventado por los antiguos, que a su vez había sido una reproducción de la esfera armilar. Se le desembarazó de algunas piezas, se aumentaron las dimensiones de las restantes, y pudo hacerse una división más cómoda del disco empleado para la observación de la altura. Este círculo, en cuyo centro giraba una regla con dos pínulas, diptras o alidadas, constituía la parte esencial del astrolabio náutico para los problemas a que se reducían las exigencias de la navegación.

El viaje en que Behaim pudo haber llevado consigo el supuesto primer astrolabio de los portugueses, comenzó en 1484, y, como dije atrás, fué el de Diogo Cão, que llegó hasta los 23 grados de latitud meridional. Pero es cosa bien sabida que Diogo Gomes, uno de los primeros exploradores de la Guinea, tenía un cuadrante para determinar la latitud. *Et ego habebam quadrantem quando ivi ad partes istas, et scripsi in tabula quadrantis altitudinem poli arctici et ipsum meliorem inveni quam cartam.*

Gallois dice en su libro sobre *Les géographes Allemands de la Renaissance* que este cuadrante de Diogo Gomes podía ser suficiente mientras aquellas expediciones no salían del hemisferio boreal, pero que al dejar de ser visible para los marinos la estrella polar, por haberse atravesado el ecuador, no encontrando punto que marcarse distintamente el polo, tuvieron que acudir a

medios indirectos. Así lo indica Peschel, autor de la *Geschichte der Erdkunde*, a quien sigue Gallois. Esta observación, extraordinariamente sugestiva, nos lleva a la verdadera cuestión. Los marinos portugueses sabían «medir la altura de los astros para conocer la hora durante la noche», como dice Raimundo Lulio. Pero lo que no sabían, y lo que necesitaban a toda costa, era «calcular para un día determinado la distancia del sol al polo, o, lo que es igual, su distancia al ecuador, o, con otras palabras, su declinación».

Los matemáticos, en *Junta* o fuera de ella, debían, pues, dar ante todo *Tablas de Declinación* y enseñar su uso en relación con los instrumentos simplificados que podía utilizar el navegante.

No se sabe si Martín Behaim conocería una obra de Peurbach, maestro de su maestro, que se titulaba *Modus componendi et demonstrandi tabulam altitudinis solis cum tabula ipsa*. Esas tablas existían en Nuremberga, pero no se habían publicado. Y por otra parte, las latitudes determinadas por Martín Behaim durante su navegación africana han sido criticadas por los hombres competentes, y no dan garantías de un saber muy firme. ¡Como que no hizo el viaje!

El gran auxiliar de los navegantes portugueses no se encontraba acaso entre los miembros de la *Junta de Matemáticos* del rey Don Juan. Ese agente propulsor de los descubrimientos era un profesor de la Universidad de Salamanca, Abraham Zacuto, que pasó de España a Portugal pocos años después, y de quien se hablará como es debido.

EL ENCANTO DE LAS ISLAS FANTASTICAS

I

EN 1492, Martín Behaim, o de Bohemia, como le llamaban los portugueses, se hallaba de nuevo entre sus compatriotas. Pero no había vuelto a Nuremberga con el ánimo de permanecer allí. Tenía el propósito de regresar lo más pronto posible a Portugal, para residir en su casa, al lado de su mujer y de un hijo pequeño. El domicilio de Martín Behaim no estaba en el continente, sino en Fayal, una de las islas de los Azores, que su suegro gobernaba como *capitán donatario*. Este capitán donatario era un flamenco de Brujas, que, seducido por el encanto del archipiélago atlántico, había emprendido una vasta empresa de colonización llevando consigo a muchos de sus deudos y amigos con capital suficiente para la explotación de las pródigas tierras insulares. Llamábase Juan van Huerter, o Jooz d'Ultra, como le designaban comúnmente sus nuevos compatriotas. Casado con una portuguesa de familia distinguida, tuvo una hija, que se casó a su vez con Behaim. Este no era un simple aventurero. Poseía conocimientos poco vulgares, y

se gloriaba, como dice João de Barros, llamándose discípulo del célebre Johann Müller de Koenigsberg, o *Joannes Regiomontanus*, seudónimo que, según la moda del tiempo, se había formado con el nombre de pila de Müller y con el nombre latinizado de su patria, la Koenigsberg de Franconia.

Regiomontano era discípulo del gran humanista y matemático Peurbach, que perfeccionó la obra de *Sacro-bosco*, escribiendo una *Theoricae novae planetarum*, y cuya acción fecunda quedó truncada por una muerte prematura. Pero el discípulo, Regiomontano, tomó a su vez con empeño aquella obra, y aunque murió también prematuramente, logró ver en pleno auge un gran movimiento científico de que hizo cabeza a Nuremberga, ciudad que le atraía porque siendo «gracias a su comercio, algo así como el centro de Europa, en ella podía procurarse los instrumentos astronómicos necesarios para sus estudios y cultivar las relaciones que tenía con todos los sabios europeos». Poco tiempo vivió, sin embargo, *Regiomontano* en Nuremberga. Llegó en 1471 y la abandonó en 1475, llamado a Roma por el Papa Sixto V. En este viaje funesto perdió la vida el eminente sabio.

Estimulado y ayudado por su opulento discípulo Bernard Warner, *Regiomontano* emprendió tareas gigantescas que la muerte interrumpió; pero pudo dejar al menos impresa la obra capital de Peurbach y una suya: el *Almanaque* o libro de las *Efemérides* para los años comprendidos entre 1405 y 1506. Esta obra se publicó en 1474.

II

MARTÍN Behaim se gloriaba en Portugal de haber sido discípulo de *Monte Regio*. Si no lo fué, como algunos se atreven a insinuar, o si sólo fué un alumno poco distinguido, son cosas de que no trataré aquí. Lo cierto es que cuando volvió a su patria, diez y siete años después de la desaparición del gran astrónomo, gozó de una popularidad y de un prestigio bien singulares. Ya no era el Martín Behaim a quien los magistrados castigaban en 1483 por haber danzado con unas muchachas judías. Era todo un personaje, casado con la hija de un semisoberano; era el consultor de un rey universalmente acatado como el señor del Océano, y, sobre todo, Martín Behaim deslumbraba a sus compatriotas por ser el hombre que más había viajado en la tierra. Se le veía como el Marco Polo de la ciudad. Vecino de una isla ubérrima, perdida en medio del mar, a setecientas leguas de Nuremberga, Martín Behaim había ido además hasta el extremo del *Africa portentosa*.

Los magistrados de Nuremberga resolvieron hacer perpetuamente memorable la presencia transitoria de Martín Behaim en su patria, y le encargaron que dirigiera la construcción de un globo geográfico, según los datos de su ciencia, que encomiaban como profunda, y de su experiencia, que los llenaba de pasmo.

Por un accidente de la fortuna, este monumento de

localismo alborozado, ha podido ser un testimonio de valor universal que se invoca para fijar el estado de los conocimientos en el preciso instante del primer viaje sistemático a través de la anchura del Océano.

Veamos la parte inferior de ese globo. Cerca del polo antártico aparece un dibujo con la torre de Nuremberga. Hay una cabeza de la Virgen y unos escudos de armas: son los de las familias de Nutzel, Volkamer, Behaim, Groland y Holzschuer. En derredor de estas pinturas se desarrolla un letrero de cinco líneas, que dice: «A requerimiento de los sabios y venerables Magistrados de la Noble e Imperial ciudad de Nuremberga, que actualmente forman su Gobierno, y que se llaman Gabriel Nutzel, P. Wolkamer y Nicolás Groland, fué inventado y ejecutado este Globo, conforme a los descubrimientos e indicaciones del caballero Martín Behaim, peritísimo en el arte de la Cosmografía, el cual navegó en redondo de la tercia parte de la tierra. Todo extraído con sumo cuidado de los libros de Tolomeo, Plinio, Estrabón y Marco Polo; y todo, así mares como tierras, dispuesto según su figura y situación, en cumplimiento de las órdenes que los dichos Magistrados se sirvieron dar a Jorge Holzschuer, quien concurrió para la ejecución de este globo en el año 1492. Y el susodicho caballero Martín de Behaim lo ofrece a la Ciudad de Nuremberga, como prenda y homenaje que le da y rinde, antes de regresar al país en donde se encuentra su esposa, que habita en una isla distante setecientas leguas, lugar de residencia del autor y sitio en que se propone acabar sus días.»

Si levantamos la vista, pues el letrero se halla precisamente en la parte inferior del Océano Atlántico, encon-

tramos que Europa y Africa tienen frente a sus costas las del continente de Asia. Tartaria está en el norte, a la altura del círculo polar; en el centro se extiende la India; al sur de ésta, la isla de Ceilán.

Pero entre Europa y Asia no hay una extensión marítima desierta, pues por el lado de Europa vemos las islas Azores, las Canarias y las de Cabo Verde. Por el lado de Asia se desarrolla un vasto archipiélago, que baja desde la altura de las islas Azores hasta los 50 grados de latitud meridional. En su mayoría, aquellas islas asiáticas no figuran con nombre alguno, pero hay cinco por lo menos de grandes dimensiones, que se llaman: Cipango, Candín, Java Mayor, Java Menor y Anguana. Java Menor está junto a una muy extensa: Ceilán.

Otra particularidad interesante es la existencia de una isla situada entre las Canarias y el norte de Cipango, bajo la línea del trópico de Cáncer, y que se llama Antilia. Hay otra isla situada precisamente sobre el ecuador, abajo de Antilia, entre el golfo de Guinea y el archipiélago que rodea por la parte inferior a Cipango.

Siguiendo, pues, el trópico de Cáncer, se va por una ruta corta y directa, primero, a Antilia, y después, a Cipango. Si se rodea el casquete superior de esta vasta isla cuadrangular, el viajero llega a una península del mundo índico.

En la parte oriental del globo, el Africa se extiende a la derecha del cabo de Buena Esperanza y forma un apéndice rematado en punta, con eje paralelo al ecuador. Y enfrente de ese apéndice oriental africano hay un grupo de seis islas, dos de las cuales son Zanzíbar al sur y Madagascar al norte.

Arriba del mar de las Indias están, primeramente, Arabia y la India; más hacia el norte, Rusia y Tartaria.

Este es el globo de Martín Behaim. Este era el mundo según cierta interpretación de los antiguos, con adiciones de Marco Polo y de los portugueses. Esta era la geografía universal, tal como la concebían algunos de los hombres doctos en 1492.

Las notas escritas por el autor son de lo más interesante para el conocimiento de las ideas contemporáneas. «Debe saberse que esta figura del Globo—escribe Martín Behaim—representa toda la grandeza de la tierra, tanto en longitud como en latitud, medida geoméricamente, parte según lo que dice Tolomeo en su libro titulado *Cosmología Ptolomaei*, y el resto, según el caballero Marco Polo, quien, saliendo de Venecia, viajó hacia el Oriente en 1250, así como según lo que el respetable doctor Juan de Mandeville ha dicho en 1322. Pero en 1485 el ilustre João (Don Juan II, rey de Portugal) ha mandado visitar con sus navíos todo el resto del Globo.»

¡El resto del globo! Aquí entra el reclamo personal. Martín Behaim había tomado parte en esa expedición, y con ella quedaba descubierto el mundo entero. Esto no podía decirlo en Portugal. Pero el grave matemático, que se daba tono en Lisboa llamándose nada menos que discípulo de Regiomontano—a quien tal vez apenas habría conocido de vista, o de quien pudo haber sido un ignorado alumno, como tantos lo han sido de Pasteur—, en Nuremberga se gloriaba de ser explorador de todas las partes ignotas del planeta. ¡Y el cabo de Buena Esperanza, que él nunca vió, figura entre sus descubrimientos!

El globo de Behaim se compone de tres elementos dis-

pares, que el autor procura conciliar: las noticias y conjeturas de los antiguos, las relaciones de Marco Polo, las exploraciones de los portugueses.

En esto último, Martín Behaim era positivo; pero en lo demás no hacía otra cosa que seguir la corriente general de las interpretaciones geográficas. Investigadores modernos, como d'Avezac, han encontrado numerosísimas cartas contemporáneas, y hasta un mapamundi—el de Enrico Martelo Germano—y un globo—el de Laon—, en que hay datos semejantes a los de la esfera de Nuremberga. Mencionaré un hecho interesante. Junto a la isla señalada con el nombre de Antilia, Behaim escribió esta nota: «En el año 743, después del nacimiento de Cristo, año en que toda España fué conquistada por los paganos, venidos de Africa, arribó a la isla Antilia, llamada *Sete Ribade* (por *Cibdade*) un arzobispo de Porto, con seis obispos y muchos cristianos, hombres y mujeres, que así se salvaron viniendo de España y trayendo sus ganados y otros bienes. En 1414, un navío español llegó cerca de ella.»

Esta isla era la legendaria proyección de otra llamada de San Brandón o Borondón, Brandano, Brandamis o Blandín, ubicada sucesivamente al oeste de Irlanda, de las Canarias y de Cabo Verde, en donde fijó su residencia San Brandón con 75 monjes, casi dos siglos antes de que emigrara el arzobispo de Porto a *Siete Ciudades*.

No para aquí la enumeración. El mar Tenebroso estaba lleno de islas fantásticas, unas habitadas y otras desiertas, pero todas desbordantes de maravillas. En el mar de Sin, junto a las tierras de Gog y Magog—digamos China—sonreían enigmáticamente las islas Vac-Vac

del geógrafo árabe Edrisi. En el norte de la Antilia se levantaba el peñón solitario de *Man Satanaxia*—la *Mano de Satanás*—, que apuntaba hacia el misterio. ¿Por qué no de San Atanasio?

Una isla sobre todo fascinaba a los geógrafos, tanto o más que la de Antilia: era la del Brasil. Los mapas la diseñan entre mediados del siglo xiv y mediados del siglo xv. Uno la llama *Insula de Brazí*; otro, *Insula de Bracier*; otro, *Insula de Brasil*. Y sigue figurando en mapas posteriores.

Malheiro Días, el gran poeta portugués, no resiste a la tentación, y ve una realidad en esta isla. Si las de Cabo Verde fueron descubiertas en 1456, y si Andrea Bianco representa la del Brasil en una carta de su portulano desde 1448, ¿qué significa la existencia de esta Brasil, al sudoeste de Cabo Verde, en el mismo paralelo y en las proximidades del meridiano en que cincuenta y dos años más tarde los portugueses encontrarían la extensa tierra que habría de llamarse el Brasil?

El almirante Fleuriot de Langle propone una hipótesis de orden general. Según él, todo lo explican esos islotes que las cartas náuticas han logrado fijar con perfecta exactitud en la superficie del Océano, y que pasados cincuenta o cien años, los marinos pueden señalar únicamente por un cono rocoso de dos metros de altura o por la blanca espuma de una escollera.

EL mar *Tenebroso* no encerraba tal vez el misterio de lo desconocido, sino el de lo entrevisto vagamente. Y si los portugueses paseaban su curiosa mirada por la extensión infinita, ¿quién podía emprender este viaje con mayor eficacia? Diogo Gomes de Sintra—ya citado arriba por su empleo del cuadrante—cuenta que Don Enrique—¡siempre el infante!—, «deseando conocer las lejanas regiones del Océano occidental y saber si había islas o tierra firme más allá de las que describe Tolomeo, envió carabelas con esa demanda».

Las palabras de Diogo Gomes no pueden ser más sugestivas. Vemos las carabelas partiendo de Lisboa... «*Tempore quodam Infans Dominus Henricus, cupiens scire partes extraneas oceani occidentalis, si invenirent insulas an terram firmam ultra descriptione Tolomei, müssit caravelas ad quaerendum terras.*» Se tomó posesión de las islas Azores, pero un viaje a través del Atlántico era temerario para los medios de navegación entonces conocidos. Y por más que los nuevos pobladores de las islas Azores hablasen frecuentemente de fragmentos de madera labrada que el mar arrojaba sobre sus costas, y aun de cadáveres de gentes que no parecían por su tipo pertenecer a las conocidas en Europa y en Africa, aquel movimiento se aplazaba. Los tiempos de Don Juan II

no eran los de Don Enrique el *Navegante*. Sorprende que Don Juan—todo audacia y sistema—desdeñase el camino directo para la India y la conquista de los archipiélagos del Atlántico.

Nada de esto desdeñó, sin embargo. Para el rey se planteaban cuatro problemas relacionados con el viaje a la India. Primero, había de persistir en el reconocimiento del litoral africano, hasta doblar el Cabo y completar la ruta. Después, se hizo una tentativa para anticiparse a los marinos y llegar por tierra a las provincias del Preste Juan, tomando el camino de Alejandría. Se pretendió, en tercer lugar, ir a la India por el paso del Nordeste, dando la vuelta a Europa arriba del círculo polar. Y finalmente, entró en los planes de Don Juan el reconocimiento transatlántico.

El viaje por Alejandría es toda una novela. Antes de que Bartholomeu Días regresase de su expedición al cabo de Buena Esperanza, salieron para el Oriente un Afonso de Paiva, indígena de las Canarias, que hablaba español, y un Pêres da Covilham, natural del pueblo de este nombre. El día 7 de mayo de 1487 comenzó la odisea, humilde pero fructuosa repetición del viaje histórico realizado por el infante Don Pedro a principios de aquel siglo. Yendo por tierra hasta Nápoles, los dos expedicionarios tomaron una galera que los condujo al puerto de Alejandría. Allí se incorporaron en una caravana y llegaron con ella al puerto de Aden, donde cada cual siguió distinto camino, pues mientras Paiva se internaba en la Somalilandia y visitaba la Etiopía, cuyo soberano era el Preste Juan, según las noticias comunicadas al rey de Portugal por el de Benim en el Congo, el otro explorador

fué recorriendo el Océano Indico hasta la costa de Malabar, de donde pasó al oriente de Africa.

Dos enviados auxiliares, Abrão de Beja y José de Lamego, judíos, que conocían el árabe, llegaron al Cairo y comunicaron nuevas y apremiantes instrucciones del rey. Este recibía cartas de Covilham, por las que le animaba para que persistiese en la vuelta de Africa, pues realizado el paso hacia el Océano Indico, las naves portuguesas tocarían la costa de Sofala y la grande isla de la Luna, que era la de Madagascar, de trescientas leguas de bojeo. De allí no habría sino desplegar las velas y llegar a Calicut. Victoria cierta y recompensa tentadora.

Uno de estos dos hombres—verdaderos *enviados extraordinarios*—murió en el Cairo, y el otro, Covilham, vivía aún bajo el poder del Negus de Abisinia en 1515, año en que lo vió allí un P. Francisco Alvares, capellán del rey, viajero y autor de un libro en que se hace la *Verdadera Informaçam das terras do Preste Joâm*. ¡El Preste Juan era el Negus! Así acababa en Abisinia la historia legendaria de aquel personaje que proyectó su sombra desde la Iglesia de Efeso.

Martín Lopes, médico, legista, astrónomo y todo lo que podía ser un hombre de estudio en aquel siglo, emprendió el viaje del Nordeste, y recorrió parte de la Nueva Zembla. El fracaso de Martín Lopes y el descubrimiento del cabo de Buena Esperanza, junto con las noticias de Covilham, contenían una invitación irresistible a proseguir la tentativa de la ruta africana. Allí estaba el secreto de las Indias.

Pero el rey nada omitía, y mientras se buscaba así

el *secreto de las Indias*, envió exploradores que partiendo de Arguim se encaminaban a la Etiopía por Tumbuctú, y otros que partiendo de San Jorge de la Mina pretendían atravesar el continente en la mortífera diagonal que ha sido de prueba para los hombres de acción, aun después de poseer el auxiliar poderoso de la quinina, única coraza del europeo contra los ataques traidores de la selva.

IV

SÓLO faltaba una tentativa. ¿No se haría la del camino directo? El gran Duarte Pacheco Pereira, autor del *Esmeraldo de Situ orbis*, nos entera de lo que entonces pensaron los que dirigían la política de expansión. «Muchas opiniones hubo en estos reinos de Portugal—escribe Duarte Pacheco—sustentadas por algunos letrados acerca del descubrimiento de las Etiopías, de Guinea y de las Indias, porque unos decían que no se fatigasen descubriendo a lo largo de la costa del mar, y que mejor sería ir por el piélago atravesando el Golfo hasta topar en alguna tierra de India, o vecina de ella, y por esta vía se acertaría el camino; en tanto que otros decían que lo mejor era descubrir a lo largo de la tierra, sabiendo poco a poco lo que había en ella, así sus rutas como sus particularidades, viendo la gente de cada provincia para conocer en qué país se hallaban verdaderamente, por donde podían saber la tierra que iban a buscar... Y a mí me parece que la segunda opinión fué la más cierta, y así se hizo...»

Esta era una cuestión de método. Si no se pasaba de lo conocido a lo desconocido, los exploradores corrían el riesgo de perderse en una niebla de conjeturas enloquecedoras.

Pero no era éste el único argumento. Había otro de orden social. El obispo de Tánger, Diogo Ortiz, temía

que el descubrimiento de nuevas islas oceánicas desdoblase el reino, y que debilitado éste por la emigración, sería fácilmente presa de las tentativas conquistadoras de los Reyes Católicos. No se dudaba de que hubiera islas, pero allí estaba precisamente el peligro. Otro archipiélago como el de las Azores, acabaría por absorber la población útil del reino.

Sin embargo, era preciso que un día u otro saliese de Lisboa la expedición descubridora. Llevados por un impulso secular, los portugueses vivían «proa ao misterio», como dice el genial Carlos Malheiro Dias. Era preciso que ese pueblo audaz de navegantes fuera descubridor y conquistador de tierras occidentales. Lo fué, pero no fué el primero. El azar—punto en que se cortan dos series independientes—desvió el movimiento de las empresas.

Ese azar era la voluntad perseverante de un hombre.

CRISTÓBAL Colón difiere de los héroes legendarios en el empeño con que forzó a la historia, imponiéndole un conjunto de tergiversaciones astutamente fabricadas para perturbar el juicio de los hombres. Verdad es que sin la grandeza del hecho, superior a quien lo había realizado, y que en la contemplación de una vasta perspectiva exaltó al personaje, de nada habrían servido los amañes de Colón para tejer su leyenda. Pero también es indiscutible que la acción por sí sola no hubiera sido bastante para formar el tupidísimo cendal de oro en que logró envolverse el descubridor de América.

El sitio y el año de su nacimiento, su familia, su carrera, su plan, todo lo alteró con tanta eficacia que aun allí donde se vió más claramente el engaño, acumuló dificultades para la rectificación.

Las tareas de los eruditos han tenido que bajar hasta las más cómicas nimiedades para deshacer las delirantes aberraciones de los que sostienen el culto del héroe, si no es que ponen indignamente sus conocimientos al servicio de esas invenciones. Hay toda una literatura grotesca sobre la patria de Colón, su familia, su infancia, sus estudios y sus navegaciones. Hasta el lugar en que se hallan los huesos del héroe ha originado cuestiones que una persona seria puede estudiar como mera curiosidad psicológica, o como quien, sobrado de tiempo, lee un sainete.

Dejemos a Colón y a sus biógrafos en todo lo que no se relacione con el objeto de estas páginas. Ya en otras he revisado el intrincadísimo pleito de las cunas (1). Baste aquí decir que la historia lo encuentra de un modo indiscutiblemente determinado—pues no siempre su identidad es perfecta—viviendo bajo el dominio de los reyes portugueses Don Alfonso V y Don Juan II.

Se casó con una hija de Bartholomeu Perestrelo, muerto ya este marino, y se avecindó en Porto Santo. De esta isla pasó a la de Madeira, y la tradición dice que en Funchal se le vió *durante largos años* dibujando cartas náuticas. Vivía en la casa llamada *Granel do Poço*, histórico edificio, arrasado ya, que no tuvo de histórico sino el no serlo, pues de los tres cuerpos independientes que lo constituían, nadie sabe en cuál vivió el futuro almirante.

Los viajes de Colón bajo pabellón lusitano son tan inciertos como los anteriormente realizados bajo el pabellón de algunas de las repúblicas italianas, o bajo cualquiera otro de los que, según la biografía oficial, ampararon sus dudosas aventuras marítimas.

A fines de 1484 o a principios de 1485, pasó de Portugal a Castilla. Ignórase si era ya viudo o si dejó en Portugal a su mujer, Felipa Monis. Ignórase también si su hijo o sus hijos le acompañaron. Sabemos, sí, que Andalucía lo acogió con indulgencia, y que le abrió las puertas del palacio ducal de Medinaceli.

«En el nombre de Dios Todopoderoso—dice Bernáldez en su *Crónica*—ovo un hombre de tierra de Génova,

(1) Ensayo satírico inédito aún.

mercader de libros de estampa, que trataba en esta tierra de Andalucía, que llamaban Cristóbal Colón...» No me aventuraré a decir que este comerciante en cartas geográficas, «debutante de esfera», entró desde luego a recibir los agasajos del duque de Medinaceli, pues hay dudas para determinar si la estancia de Colón en la casa del prócer debe situarse entre 1485 y 1486, o entre 1490 y 1491. La cronología es de una incertidumbre que sólo se llena con audaces conjeturas.

De cualquier modo que sea, el hecho es que Colón y el duque de Medinaceli estuvieron a punto de entenderse, o que se entendieron. El gran señor gastaría a lo sumo cuatro mil ducados y Colón le entregaría un imperio insular. El duque sería príncipe semisoberano de archipiélagos no menos ricos que el de las Canarias. Más allá de éstas y más allá de las islas de los Azores, entre Europa y Cipango, tendría el duque sus dominios, tan extensos como un reino peninsular. Antilia, Brasilia y San Barandán eran los nombres de las islas productoras de esencias aromáticas, en las que el duque formaría además una escala para el comercio exclusivo con los bazares de Cathaya. Tamaña tentación contenía un riesgo mínimo. El pobre mercader, el hombre de la capa raída, llevaba un mundo nuevo. ¿Qué detuvo al duque? Un solo temor. Aquella era empresa para reyes. Los Católicos, que habían comprendido la necesidad en que estaba la unificación de apoyarse sobre una fuerza naval, acumularían todos los elementos del Cantábrico y nulificarían instantáneamente la conquista del duque en las islas del mar Océano.

Tal es la razón de que no hubiera podido hacerse por

el duque de Medinaceli o por otro gran señor la obra del Descubrimiento. Colón debía ir a la corte, y allí libró «la terrible, continua, penosa y prolija batalla» de que habla el historiador Las Casas.

No tenemos noticias suficientes para rehacer todos los episodios de esa batalla.

¿Pero qué más da? A la historia lo que le interesa de Colón es el carácter del hombre y las ideas en que fundaba sus planes. Del carácter nos habla Castelar, líricamente, es verdad, pero con tal videncia psicológica, que nadie ha conseguido superar el retrato hecho por el gran romántico español. Ya he citado estas líneas en otro trabajo mío, pero las citaré cuantas veces pueda hacerlo con oportunidad. «Quien desconozca de Colón—dice Castelar—las plegarias, las visiones, las profecías, el propósito de una evangelización, el proyecto de recuperar el Santo Sepulcro, la tendencia incontrastable a oracular y a presagiar, desconoce toda una parte del ser suyo; pero quien desconozca su finura de italiano, su mercantilismo de genovés, su diplomacia del siglo décimoquinto, su hidrópica sed natural de riqueza, sus estratagemas de navegante, sus dobleces florentinas de conspirador, su propensión a entregarse al primer potentado con quien topaba, en cuerpo y alma, sus continuas sumas y restas, lo desconoce a su vez en otro aspecto no menos curioso que el primero y no menos decisivo para su magna finalidad y para su creación maravillosa.»

Había todo esto en Colón. Y había además un «pésimo administrador que arbitraba irregulares medidas». En compensación de la capacidad para «crear un mundo con la fuerza de su visión intelectual», el orador encuen-

tra asimismo una incapacidad que lo llevaba a destruir ese mundo «con los expedientes de su imprevisión y des-gobierno».

Todo esto que dice Castelar es de una penetración admirable. Pero hay un rasgo que falsea el retrato. Castelar admira en Colón «el cálculo exacto, la hipnosis de adivino y la intuición de genio». Colón era genio, sin duda, pero lo fué de la voluntad y el entusiasmo; nunca del cálculo y del sistemático movimiento de aproximación hacia lo desconocido. Tampoco se mostró capaz de la adivinatoria exploración del misterio. Los grandes fenómenos de la naturaleza ejercían una atracción singular sobre su espíritu y le sugerían arrebatos de un lirismo dominador. Era poeta. No era sabio. Su geografía estaba constituida por dispares y fragmentarias interpretaciones de la ciencia antigua, infantilmente llevadas a una simplificación que le servía para sus planes. Y deformando asimismo las nuevas realidades que le salían al paso, se obstinaba en una representación incompatible con la experiencia. Todos recibían de frente la luz de los hechos; él se empeñaba en cerrar los ojos a esa luz de evidencia.

También le faltaba en grado sumo el don humano de la simpatía. Carácter duro, no era la suya la dureza del hombre poseído por su idea. No era, por ejemplo, la dureza de Don Juan II, que abandonaba el puñal o el veneno de los designios impuestos por el programa político, para entregarse a las comunes debilidades o para capitular ante un sentimiento generoso. La dureza de Colón estaba constituida por el egoísmo personal y por la injusticia del hombre negado para el amor. Sus afec-

tos no salieron del círculo cerrado de la consanguinidad. No fué amante. No fué amigo. Su gratitud sólo figuró en escritos de argumentación y con fines retóricos. Su egoísmo tenía una estrechez inverosímil y una dureza de mármol. Era la torva codicia judaica de un logrero. Era la malevolencia que nada perdona. Todo prójimo fué un enemigo; todo inconforme, un rebelde; todo émulo, un traidor a la ley imperiosa del monomaniaco poseído de su propia grandeza, de su propia virtud y del concepto aberrante que imponía su interés como ley universal.

Salió de Lisboa llevando esta nota con la que se le trató moralmente: *Homem falador e glorioso; mais fantastico que certo no que dizia*. En Castilla se le caracterizó de este modo: *Soñador fabuloso*. Estos dos juicios, poco caritativos, pero en consonancia por el desprecio del hombre para los que le calificaban, sirvió a la leyenda que se propuso hacer de Colón un inocente traicionado y un genio incomprendido.

Traicionado en Portugal. Incomprendido en España.

Vamos por partes. El rey Don Juan II había escuchado a Colón, y le había dado esperanzas; pero cuando el Genio expuso sus planes, el monarca envió furtivamente una expedición descubridora que fracasó miserablemente, volviendo a Lisboa pocos días después. De acuerdo con esta falsísima leyenda, Don Juan era culpable de la apropiación dolosa de un secreto, y su pueblo de un vergonzoso desastre, pago merecido de una deslealtad. ¿Pero qué secreto podía robar Don Juan II, soberano de un pueblo de matemáticos, cartógrafos, pilotos y navegantes, a un extranjero que si algo sabía de los misterios del Océano era por lo que le había comunicado el ambiente

de exaltación que se respiraba en las islas del mar misterioso?

La leyenda española fué alimentada por la propia España. El *estúpido* siglo XIX—estúpido por lo menos cuando sus pintores fabricaban *cuadros de historia*—nos ha dejado en la tela un Colón que con su gesto, su compás, su globo, sus cartas geográficas y sus cálculos, aterroriza a la España universitaria, eclesiástica y oficial. Todo el mundo mira con espanto a aquel extranjero temerario. ¡Habla de la redondez de la tierra! ¡Anuncia la existencia de un Mundo Nuevo!

La redondez de la tierra no era noción científica. Era cuento popular. Era *maravilla* mandevilliana. Y si de algo no hablaba Colón era precisamente del Nuevo Mundo. Su concepción lo negaba, contra los que siguiendo a Felipe de Beauvais, creían que aparte de los tres continentes habitados y conocidos, había uno más allá del Océano. *Extra tres autem partes Orbis quarta est trans-oceanum.*

El plan de Colón se fundaba en más de cincuenta cartas y portulanos, en los viajes de Marco Polo, en el libro de Mandeville, en todo lo que referían hasta los grumetes acerca de las islas del Océano.

Hubo objeciones. Pero eran precisamente las de la ciencia contra la tradición, y no las de la tradición contra la ciencia.

Los Reyes Católicos, interesados en aquel proyecto, animados a realizarlo por la intercesión generosa de algunos de sus consejeros y por la presión de muchos próceres y dignatarios, creyeron un deber que el proyecto se examinase. Era lo menos que se podía exigir.

El convento de los dominicos de San Esteban en Salamanca y la granja de los mismos regulares en Valcuelbo, cerca de aquella ciudad, son los sitios en que libros y lienzos nos presentan a Colón rindiendo las pruebas y demostraciones que se le pedían. Valcuelbo ha dejado de existir. San Esteban, embellecido por los artistas del Renacimiento, es una de sus joyas, y en nada se parece al convento donde tuvo albergue Colón, pero no ha cambiado la galería de la entrada, y la bóveda resonante parece enviar todavía las voces que debaten el proyecto del viaje temerario.

En el trabajo polémico, tan desordenado como instructivo, del canónigo Torres de Mendoza, la tela del pintor de historia va perdiendo su prestigio. Los preladados ya no se espantan al oír que se puede ir desde Lisboa a Quinsay, atravesando el Atlántico. Sonríen más bien y toman el plan del viaje como una locura formada con exageraciones de vanagloria. Los frailes no huyen, sino que muestran una curiosidad inteligente y benévola. Los catedráticos reflexionan. Y el Colón fabuloso que aterrizaba el fanatismo de los indoctos, oye objeciones de sentido práctico, de ciencia positiva, que lo dejan cohibido.

VI

No quiero discutir el fondo histórico que pueda haber en las *Conferencias* de Salamanca. Si se desea compendiar el episodio, hay que hacer una simple historia de la historia. Para el partido contralegendario, las *Conferencias* de Salamanca fueron un recurso de apelación intentado por los amigos del futuro almirante, a fin de que se desvirtuara el efecto de una *Junta* reunida anteriormente en Córdoba. Esta había fallado el pleito contra Colón. Y el hecho se comprende. Nada tiene de extraño. Colón había estado reticente en Córdoba, pues si bien proponía los fines de su empresa, «dando razones y autoridades para que la tuviesen por posible», como dice Las Casas, sabemos por la amañada *Vita dell'Ammiraglio* que el solicitante no quería «explicarse mucho, temiendo no le sucediese lo que en Portugal».

Nadie negaba que se pudiese llevar hasta el último extremo del mar ignoto una expedición descubridora. Lo único discutible en el plan eran las distancias, pero el engaño en este punto corría por cuenta del arrojo personal de los exploradores.

¿Cuál podía ser la actitud que asumieran los jueces en aquel supuesto tribunal de apelación?

Salamanca era la ciudad que debía ilustrarse por sus cincuenta y cuatro imprentas. Allí había enseñado Abraham Zacuto, el autor de *Almanach perpetuum seu*

ephemerides et Tabulae septem planetarum, obra traducida directamente del hebreo allí mismo bajo la dirección e inspección del astrónomo Santos Selaya.

No podía asustarse de una expedición como la propuesta por Colón, el centro universitario que ha dejado la maravillosa portada de las Escuelas Mayores, y una capilla en cuya bóveda estaban representadas las cuarenta y ocho imágenes de la octava esfera, con toda la máquina de la astrología.

Pocos meses después de la estancia de Colón en Salamanca, llegaba allí Pedro Mártir de Anglería. Ebrio con el triunfo de las ovaciones que premiaron su vivaz comentario de las *Sátiras* de Juvenal, el escritor italiano dedica a Salamanca una de sus cartas más emocionadas y vibrantes. «Todo se discutía en aquel centro de estudios—dice Pedro Mártir—: desde el átomo hasta las excelsas montañas, desde los orbes celestes hasta la mínima y elemental partícula del mundo.» Todo se discutía buscando relaciones filosóficas. «Estudio es Ayuntamiento de maestros y escolares—habían dicho los autores de las *Siete Partidas*—con voluntad de aprender los saberes.» Y todos los saberes se aprendían en Salamanca. Un salmantino recuerda que de la Universidad salían los hermanos Alvarez, médicos de la reina; que Oropesa, Carvajal y Polanco iban a los consejos de la Corona; que Fr. Diego de Deza, uno de los protectores de Colón, era elegido para ser el pedagogo del príncipe Don Juan, heredero de los Reyes Católicos. El ilustre Diego Torres, compañero de Selaya y autor del *Astrologium comentarium*, escribía sus tratados cuando llegó Colón. Hasta la nobleza, la displicente nobleza castellana, se distinguía en

las letras. Un miembro de la casa del condestable de Castilla, explicaba a Plinio. Y cosa todavía más sorprendente en aquella España de la tradición: Doña Lucía de Medrano era una de las primeras mujeres que ocupaba cátedra universitaria en Europa. María de Nebrija, que más tarde se ilustraría también subiendo a la cátedra en Alcalá de Henares, era hija de un alumno de Salamanca, Antonio de Nebrija. ¿Hará falta resumir la biografía de esta celebridad? Había estudiado matemáticas y astronomía, humanidades y filosofía moral en Salamanca. En Italia aprendió griego y hebreo. Volvió a España y fué el restaurador del humanismo. Antes de que Colón saliera para su primer viaje, ya Nebrija había impreso un tratado de *Cosmografía*. Hizo observaciones y cálculos para medir la extensión del grado terrestre—como los había hecho Oroncio Fineo caminando de París a Tolosa—y corrigiendo así la extensión señalada hasta entonces. Para la mayor exactitud de sus operaciones, trabajó con extraordinaria diligencia y sagacidad, midiendo el circo de Mérida, y después las distancias de las piedras del camino entre aquella ciudad y la de Salamanca. Así pudo determinar el pie español. «Compuso e imprimió una tabla muy curiosa de la diversidad de los días, y las horas y minutos que tenían de aumento y disminución en varios pueblos de España y del resto de Europa, según sus paralelos y latitudes respectivas; rebatiendo así algunos errores populares sobre este asunto, definiendo los vocablos cosmográficos de que se vale, dando reglas para el uso de las tablas, y aclarándolo e ilustrándolo todo con ejemplos y con aplicaciones al arreglo de los relojes. También escribió sobre los pesos, con suma doctrina y erudición, en

1511, su repetición séptima, recitada en la Universidad de Salamanca, donde indica haber tratado el año anterior sobre medidas; y, finalmente, en algunos de sus opúsculos ilustró algunas materias cosmográficas, con suma maestría y elegancia.»

Concedamos que hubo *Juntas de Salamanca*.

Es mucho conceder a la novela.

Pero que ahí termine la ficción.

VII

EL resultado de la estancia de Colón en Salamanca se vió a los pocos días. El futuro almirante empezó a recibir partidas de dinero: 3.000 maravedises el día 5 de mayo de 1487; otros 3.000, el 27 de agosto; 4.000, el 15 de octubre. El negocio, sin embargo, no avanzaba. Los reyes tenían sobre los hombros el sitio de Málaga. Después empezó la campaña de Valencia. Se iniciaron las operaciones contra Baza. Y llegó el momento final de la lucha: el cerco y toma de Granada.

Hasta entonces todo había sido promesas por una parte y esperanzas por la otra. Pero se cumplió el plazo decisivo. Colón estaba ante la mesa donde habrían de firmarse las capitulaciones. Pedía lo mismo que había pedido antes en Portugal, y que Don Juan II rechazó con un monosílabo concluyente. Colón imponía como condición precisa que se le diese almirantazgo perpetuo del mar Océano, para su vida y después para la de todos sus herederos y sucesores. Debía dársele además virreinato y gobernación de todas las islas y tierras firmes, con el derecho de proponer ternas de todos los titulares de oficios públicos de mando. De todas las mercaderías, tales como oro, plata, perlas, piedras preciosas y especiería que se compraran, trocaran, hallaran o ganaran, correspondería un décimo al Estado del almirante, virrey y gobernador. Todos los pleitos originados por estas mer-

caderías, o por las que se llevaran a España en trueque de aquéllas, serían de conocimiento del almirante, quien los resolvería por sus tenientes. Le correspondería la octava parte de los navíos que se armasen para el trato y negociación de las tierras descubiertas, siendo también por cuenta del almirante la parte proporcional de los gastos. Bien se ha dicho, así en Portugal como en España, que esas condiciones no sólo eran excesivas, sino imposibles.

Colón no quería descubrimientos geográficos, sino ventajas, lucros, preeminencias y honores que lo igualaran a un monarca. Nunca cedió una línea. Rompió las negociaciones con Portugal. Y las rompió dos veces con Castilla.

VIII

EN una de estas ocasiones lo vemos subiendo la cuesta que se empina sobre la ría del Tinto y el Odiel. Llama a la puerta de una especie de granja. Es el convento de franciscanos de Santa María de la Rábida. El vagabundo, que llevaba de la mano a un pequeñuelo, había salido de Sevilla y se dirigía a Huelva «para hablar e verse con su cuñado, casado con hermana de su mujer», la portuguesa hija de Perestrelo. Caminaba a pie, y no pudiendo ya pasar adelante, «demandó a la portería que le diesen para aquel niño, que era niño, pan y agua que bebiese...» La materia es rica para un cuadro. ¡Cuántos se han hecho! En unos se pinta el día invernal, de fines de 1491 o de uno de los primeros meses de 1492. Es el invierno andaluz—tristeza que vela una sonrisa—, pero invierno al fin. En otros cuadros, Colón llega a la Rábida durante uno de los meses del estío de 1491. ¿Quién puede fijar las incertidumbres de aquella cronología?

Había en el convento, como en todos, una hospedería; pero en el claustro que rodeaba el patio no se abrían sino las celdas de seis u ocho frailes. En aquel momento, uno de ellos, acaso el guardián, estaba con el físico de Palos, García Hernández. Los dos eran aficionados a la ciencia astrológica, y tenían «mucho conversación de amor».

Fray Juan Pérez habló con Cristóbal Colón, se enteró

de sus fracasos y del propósito de llevar sus pretensiones a la corte de Francia. Después de discutir el caso con el físico de Palos, escribió a la reina. Sebastián Rodríguez, piloto de Lepe, partió en una mula, y al cabo de catorce días, volvió con la respuesta de Doña Isabel. Disponía la reina que el fraile compareciera en su presencia, y que entretanto dejara a Colón «en seguridad de esperanza». Se alquiló una mula a Juan Rodríguez Cabezudo, y «secretamente se partió el fraile antes de media noche». De este viaje resultó el envío que hizo la reina de ciertos «maravedises en florines», para que Cristóbal Colón «se vistiese honestamente, alquilase una bestezuela y paresiese ante Su Alteza».

El Colón que volvía a presentarse era el mismo. No transigía. Pedía su almirantazgo, su virreinato, su gobernación, su octava parte en el tráfico marítimo, y su décima parte en el oro, las piedras preciosas y las especerías. Los reyes oponían una negativa que ya no iba envuelta en la fórmula del aplazamiento, con la promesa de que «en algún tiempo se tornaría a tratar dello». No; esta vez Colón fué despedido absolutamente. Y de la ciudad de Granada—donde estaban los reyes desde el día 2 de enero—«salióse acompañado de harta tristeza e disfavor».

Pero intervino Luis de Santángel, «escribano de raciones» de la Corona de Aragón, oficio correspondiente al de Contador Mayor de Castilla. Fué removido el obstáculo de los *principios*. La Corona prescindió de ellos y los puso en manos de aquel forastero codicioso. Enviósele un mensajero, que le dió alcance ya cerca de Puente de Pinos, y el aventurero regresó. Quedaba un punto di-

fácil. ¿Con qué armar la expedición descubridora?

La leyenda de las joyas empeñadas por Doña Isabel no tiene fundamento, ni hubiera sido, por otra parte, un hecho insólito. El collar de balajes de la reina estaba en poder de prestamistas de Valencia. Hasta la corona pasó largas temporadas en tiendas de usureros que daban menguados anticipos para las atenciones de la guerra. Esto lo ha demostrado y lo describe con animada erudición el capitán D. Cesáreo Fernández Duro. Por otra parte, no hubo necesidad de que la reina se privase de joya alguna para armar las naves de Colón. Luis de Santángel prestó los fondos necesarios. Pero no parecé que los diera de su peculio particular. El episodio tiene toques deliciosos. Santángel era funcionario de la Corona de Aragón, y el descubrimiento iba a hacerse por cuenta y riesgo de la Corona de Castilla. El agente de la Corona rica auxiliaba a la Corona pobre. Desprendimiento por desprendimiento; gallardía por gallardía. ¿Hay algo de extraño en esto? Que los fondos salieran de la Corona de Aragón o de la de Castilla: *Tanto monta. Monta tanto.*

Pero debe advertirse que Luis de Santángel era más rico que la rica corona. Un día en que el rey Don Fernando andaba muy apurado de fondos, «cosa que le sucedía con frecuencia, fué apresuradamente a Calatayud, seguido de pocas personas, y dirigiéndose a la casa de Luis de Santángel, salió de allí socorrido». La tradición lo cuenta, y dice que los archivos lo confirman. Hasta se asegura que hay papeles por los que consta el hallazgo de un tesoro que hizo inmensamente rico a Luis de Santángel.

Santángel llevaba su tesoro en la sangre. Tenía la ha-

bilidad, poco cristiana entonces y siempre judaica, de cobrar intereses sobre el dinero que prestaba. Sabía cobrarlos también sobre el que no prestaba, y aun supo cargarlos sobre las mismas cantidades que él adeudaba a sus clientes. *Les affaires c'est l'argent des autres*. Y si cuando la reina, en el arrebató que se le atribuye, dijo: «Yo terné por bien que sobre joyas de mi recámara se busquen prestados los dineros...», Luis de Santángel pudo haber llevado en la mano los libramientos. Sobre agradecer el favor, la reina abonó diez y siete mil maravedises por el justo interés de un millón ciento cuarenta mil que prestaba Luis de Santángel, con la inocente y breve operación de pasarlos a otra cuenta. La reina se prestó a sí misma. ¡Oh, ciencia bancaria! A la vez que el escribano recibía los intereses, tenía un alcance de más de la mitad de lo que había prestado. Verdades modestas, pero no siempre aceptadas con buena voluntad.

Don Manuel Serrano y Sanz, uno de los más probos y de los más formidables eruditos de España, ha sido injuriado y casi lapidado, por precisar con franqueza estos hechos de aritmética moral en un valioso estudio sobre *Los amigos y protectores aragoneses de Colón*.

IX

DURANTE la estancia de éste en el monasterio de Santa María de la Rábida, los vecinos del puerto de Palos y del de Huelva habían hecho sitio de peregrinación la modestísima casa de los franciscanos. El físico de Palos García Hernández, contertulio de Fr. Juan Pérez, y el guardián, un incierto *Fray estrólagó*, en quien ha querido verse a Fray Antonio de Marchena, protector del futuro almirante, formaban con éste y con Fr. Juan Pérez una especie de consejo permanente o junta organizadora del descubrimiento.

La expedición, patrocinada en la sombra por los ju-
diós aragoneses de la corte de Don Fernando, y entrea-
gada a los impulsos generosos de Doña Isabel, dependía
ante todo de la buena voluntad con que la recibieran los
marinos del portezuelo andaluz. En Palos estaba la cla-
ve del negocio. El villorrio costero era nido de navegantes
intrépidos, y a veces levantiscos. La Corona no esta-
ba muy satisfecha de la conducta de los marinos de ese
lugar. El 23 de mayo de 1492 se daba lectura en la igle-
sia de San Jorge a una provisión real, por la que Palos
era condenada a prestar dos carabelas provistas de todo
lo necesario, durante doce meses. El golpe fué duro, e
inmediatamente se organizó la resistencia, pasiva y si-
lenciosa, pero eficaz. Colón acudió a los reyes. Se redu-

plicaron las órdenes conminatorias. Los armadores no cedían.

Entonces surgieron aquellos que habían sido confidentes de Colón durante los días de duda y expectativa. Era preferible no insistir en el empleo de la fuerza. La persuasión fué ganando las voluntades, y Palos, en un impulso de voluntad heroica, inició sus preparativos para la expedición.

¿Qué había pasado?

LA *Historia*—y hablo aquí de la solemne, que para autorizarse más escribe su nombre con mayúscula—fué colombina hasta las inmediaciones de 1892. Apoyada en los cronistas contemporáneos, que se mostraron reverentes ante un hecho excepcional, sólo recibió inspiraciones emanadas de la documentación colombina. Con los papeles personales de Colón a la vista, compuso Las Casas su extensa y animada narración, que, aun inédita, influyó poderosamente sobre los juicios de la historiografía dominante. Agua de la misma fuente, llevada a veces por idéntico arcaduz, fué la famosa *Vida del Almirante*, en la que se puede oír la voz, y aun se ha creído ver la mano, del erudito Don Fernando Colón, hijo del biografiado. Este libro empezó a ser autoridad en 1571, y desde entonces los hechos referidos y los juicios formulados allí fueron los únicos hechos aceptados y los únicos juicios con patente de veracidad. En 1818, Luigi Bossi publicó su *Vita di Colombo*. Diez años después aparecía la obra de Washington Irving, llamada *Life and Voyages of Columbus*, en la que se aprovechaba la documentación tan varia como selecta con que Don Martín Fernández de Navarrete formó su *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*.

Navarrete había utilizado las pesquisas de archivo

realizadas con hercúlea constancia por el benemérito Don Juan Bautista Muñoz.

Así se abrió paso la crítica, iluminada por los conocimientos técnicos de Navarrete, matemático, astrónomo y navegante. Pero sus comentarios personales dejaron fuera de discusión algunas afirmaciones relativas a la psicología de Colón, y Washington Irving pudo dar vuelo a un entusiasmo romántico, que sirviéndose de la magia del estilo, creó definitivamente un tipo novelesco. Para su perfección, el Genio había conocido todos los infortunios. Nadie le comprendía; todos le traicionaban.

Robertson, el escocés que historiando la dominación española en América, alimentaba la indignación por los horrores de la raza cruel, ignorante y fanática, era un gran auxiliar para la novela de Washington Irving, que también veía a su lado la figura impresionante de William W. Prescott, historiador de los Reyes Católicos y de Carlos V, de la Conquista de Méjico y de la del Perú. España, seducida, se hizo rabiosamente antiespañola. Y su aberración llegó al grado de aceptar sin comentario las traducciones que se le dieron de aquellas obras, y de leer en el lenguaje vulgar de los forzados de las letras que hacían estas versiones, los textos de los antiguos cronistas aprovechados por los autores angloamericanos. ¡Gómara, Las Casas, Herrera, Fernández de Oviedo, Díaz del Castillo y los otros príncipes de la prosa castellana eran traducidos del inglés en Barcelona y en Madrid!

Colón pertenecía a los extranjeros, y servía de instrumento para la consumación de aquella obra. Sólo una voz perdida en la inmensidad—la del barón Alejandro de Humboldt—seguía hablando en el tono sereno del

sabio. Entre 1814 y 1834 fueron apareciendo los volúmenes de su *Examen critique de l'histoire de la géographie du Nouveau Continent, et des progrès de l'astronomie nautique au XV et XVI siècles*. Admirador entusiasta de Colón, el barón de Humboldt no dejó por ello de ver y reconocer las insuficiencias intelectuales de que había dado prueba el descubridor como geógrafo y como navegante. Pero el público ignoraba los análisis penetrantes del viajero alemán. Washington Irving seguía imperando. A su sombra, M. Roselly de Lorgues, un fanático, sostenía la tesis de la santidad, pues ya no bastaba la del heroísmo de Colón. Un nuevo San Cristóbal debía subir a los altares.

Entretanto, Mr. Henry Harrisse hacía una labor importantísima. Mediante sus investigaciones eruditas, pocos misterios quedaban en la historia del almirante. Los libros de Mr. Harrisse se sucedían en fila imponente. Era la autoridad suprema en asuntos colombinos. Al aproximarse el tercer centenario del Descubrimiento de América, la patria de origen y la adoptiva de Colón se prepararon para solemnizar espléndidamente el hecho memorable. No podían faltar las banderas y las fanfarrias de la vanidad, pero tampoco se pudo excusar el concurso de los hombres doctos. Entre ellos, digno de un puesto eminente por sus servicios a la historiografía, Mr. Henry Harrisse, norteamericano, debía ser algo así como el Sumo Pontífice de la magna recapitulación erudita, en que unidos italianos y españoles, con el concurso cordial de los portugueses, celebrarían un centenario común. Harrisse, Papa del Concilio ecuménico, pensaba que su voz debía ser todo, y nada la de los prelados. Colón era

propiedad suya; el Centenario tenía que cerrarse con la Apoteosis de Mr. HARRISSE.

Pero las investigaciones adoptaron el sentido de la audacia y de la independencia. HARRISSE, furioso por los desacatos que veía, riñó con los italianos y los dejó. No pretendían hacer sino una farsa, sacrificándole la verdad. La acusación es injusta, pues la *Raccolta Colombiana* encerró algo que no era una farsa, y la historia tiene una enorme deuda con algunos de los hombres ilustres que contribuyeron a la realización de esa magna obra italiana. Con España no riñó Mr. HARRISSE. Hizo más, o hizo menos. Desdeñó su concurso como una caricatura de la historia. Y, sin embargo, España logró sacar a luz algunas verdades y acabar con todo un ciclo legendario. Portugal iluminó asimismo no pocas dudas capitales.

Resumiendo: el Centenario significó un positivo avance crítico.

XI

EL punto central para los españoles en la rectificación de las tergiversaciones colombinas, implicaba nada menos que el concurso de la nación en la obra del Descubrimiento. Aclaróse que el perseguido Colón había tenido protectores ilustres, y se formó una lista de los personajes que le habían auxiliado para la realización de su empresa. Quedaba otro punto, que los investigadores pusieron en claro. ¿A qué título y bajo qué forma secundaron a Colón sus compañeros de viaje? La historia novelesca y glorificadora los había pintado renuentes e irresolutos antes de la partida; dominados por el terror e indisciplinados hasta el motín durante la travesía, y finalmente traidores. Martín Alonso Pinzón, el primero por su categoría y el más culpable según los acusadores, había estado tres siglos en una crucifixión ignominiosa. Allí lo puso Colón: allí lo dejó la leyenda colombina.

Ahora bien: lo primero que hizo España, o, digamos más bien, lo primero que hicieron algunos españoles, contra el sentir general de sus compatriotas, fué la obra del descendimiento de Pinzón. El José de Arimatea en esta obra piadosa fué el marino D. Cesáreo Fernández Duro. HARRISSE, colérico, se arrojó sobre Fernández Duro, y pretendió poner de nuevo a Pinzón en la cruz de los cobardes y de los traidores. Pero la obra de rectificación ha sido de una eficacia incontrastable. No sólo Martín

Alonso Pinzón, sino hasta su hermano Vicente vivía al margen de la historia, desdibujado por inverosímiles consejos. Unas lo exaltaban y otras lo deprimían. Según Mr. Pierre Margry, autor de *Les Navigations françaises et la Révolution maritime du XIV au XVI siècle*, Vicente Yáñez Pinzón iba como segundo de un buque mandado por Jean Cousin, de Dieppe, quien descubría el Brasil y daba la vuelta del cabo de Buena Esperanza en 1488, cuatro años antes del viaje de Colón. Esto no impedía que Vicente Yáñez Pinzón encabezara el motín del miedo cuando Colón se internó en el Océano...

La temeridad estaba en la sangre de todos los Pinzones. Vamos a verlo.

Hay que darse cuenta de la atmósfera moral de Palos en los días de Colón. La orden compulsiva no era eficaz. Y cuando todo aparecía más lúgubre, pues el notario Alonso Pardo aseguraba que si la expedición se hacía con carabelas embargadas y tripulantes tomados a la fuerza, «tenía a Colón por muerto desde el momento en que se embarcase», de pronto cambió la actitud popular.

¿Por qué? Los hombres eran los mismos que después se alistaron, y las embarcaciones no eran otras.

La diferencia estribaba en un punto. El hombre de nivel común no se arroja a los grandes peligros sino bajo el dominio de una voluntad subyugadora. La de Colón era inmensa, pero no tuvo el don de autoridad. Extranjero, desconocido, pobre, de pericia dudosa en los arbitrios del arte, los maestros, pilotos y marineros desconfiaban de su mando. Colón era, por otra parte, desconfiado, injusto e irascible. Nadie le amaba. López de Gómarra lo pinta con estas dos palabras: enojadizo y crudo.

Dicen mucho las dos admirables palabras de Gómara, pero no lo dicen todo. Más que la aspereza exterior, distanciaba de Colón su propósito de no admitir amigos ni confidentes. Sólo tuvo subalternos, pues jamás se le conoció uno de esos vínculos que ligan al jefe con los que le siguen, fanatizándolos mediante la fascinación del prestigio y creando el desinterés de la adhesión.

No entraré en la naturaleza del pacto que celebraran Martín Alonso Pinzón y Cristóbal Colón. Tampoco podré detenerme en las acusaciones hechas contra Pinzón por su socio y enemigo. Quien pretenda enterarse de estos pormenores, puede leer una pequeña monografía de D. Manuel Sales Ferré, excelente resumen que se titula *El Descubrimiento de América según las últimas investigaciones*, publicado en Sevilla el año 1893, con un apéndice de D. Nicolás Tenorio, que contiene sagacísimas investigaciones practicadas en el Archivo de Indias.

El monasterio de la Rábida nos da un reflejo de las dos tendencias con que se recibe toda idea revolucionaria. Los imposibilistas hablaron primero con risas, y después con rudeza y decisión, que se hicieron agresivas cuando llegó la orden para el embargo de las dos carabelas. Juan Rodríguez Cabezudo, el que alquiló su mula para que el fraile fuese a la corte, dijo que «muchas personas hacían burla del dicho almirante e de la empresa que tomaba en ir a descubrir las dichas Indias, e se reían dello, e aun culpaban a este testigo porque había dado la mula». Y otro contemporáneo, Arias Pérez, declaró que «venido en esta villa de Palos el dicho almirante, no había hombre ninguno que osase ir en su compañía, ni menos que quisiese dar sus navíos». Añade que, según

la voz pública, se creía «que nunca fallara tierra». Martín González Biscochero no es menos terminante. Según su testimonio, «todos decían que era vana la empresa del dicho D. Cristóbal, e hacían burla dél diciendo que era imposible hallara tierra»... Rodrigo Prieto declaró que «el almirante estuvo en el monasterio de la Rábida muchos días, y que trabajaba de hacer su armada y no hallaba gente». Gráficamente dice Alonso Beles que «como la tierra era no oída ni sabida, no hallaba gente que fuese con él a seguir el dicho viaje». Hernández Pérez Camacho se refiere a la facultad que se había dado a Colón para llevar presos de la cárcel. «Y este testigo oyó decir entonces que querían sacar ciertos presos de la cárcel de la dicha villa de Palos...»

Pero veamos la otra tendencia. Existía la certidumbre de las islas oceánicas. Diariamente se acercaban a Colón personas que le animaban y que confirmaban los fundamentos de su empresa. Uno de los testimonios más interesantes, sin duda, es el de Arias Pérez, a quien ya hemos oído, y que era hijo de Martín Alonso Pinzón, el agente decisivo para la realización de aquel viaje. Arias Pérez se expresa diciendo «que estaba este testigo estante en Roma, con mercadería de su padre (Martín Alonso), e fué el dicho su padre a Roma aquel año antes que fuese a descubrir, e quel dicho Martín Alonso Pinzón, padre deste testigo, estando un día en la librería del Papa, allende de otras muchas veces que había estado, por razón de mucho conocimiento que tenía con un familiar, criado del Papa, que era grande cosmógrafo, y tenía muchas y largas escrituras, y allí les enseñó, platicando muchas veces el dicho su padre y este testigo con el susodi-

cho criado del Papa, en las cosas con el mapa mundo. Allí fué informado el dicho su padre y este testigo de las tierras que estaban por descubrir. Y juntamente con mucha industria e saber que en las cosas de la mar tenía (Martín Alonso), dijo muchas veces a este testigo cómo andaba y quería armar navíos e ir a descubrir estas tierras». Arias Pérez añade que se le dió una escritura de la librería del Papa Inocencio VIII, y que era sin duda de algún mapa de los centenares que había.

Nada le faltaba a Martín Alonso para ser descubridor por sí solo. Tenía resolución, dineros, navíos y hombres que le siguieran. La resolución, los dineros, los navíos y los hombres fueron ofrecidos al genovés. ¿Por qué dudar de que Martín Alonso sin Colón hubiese hecho el descubrimiento? Fuera de lo que el marino de Palos llevó a la empresa de Colón, sólo había una cosa más: la idea. Y la idea no era de Colón; era idea difusa. La encontramos en Fayal, en Nuremberga, en Roma y en el villorrio de Palos. Bartolomé Martín de la Donosa habla en términos sorprendentemente precisos para que podamos recusar sus asertos. Dice «quel dicho Martín Alonso Pinzón fué a Roma a su costa en su barco... Y este testigo le oyó decir que había traído de Roma, del mapa mundo, un libro para saber las regiones e provincias, de que se tomó todo el aviso»...

La importancia de la contribución de Martín Alonso toca los límites de la superstición. Un testigo asegura que cuando llegó Colón a la villa de Palos, hallando que el Martín Alonso era ido a Roma, le esperó hasta que vino «e truxo la instrucción de la dicha navegación para lo susodicho e libro dello». Lo que pudiera significar muy

bien que, en vista de las dificultades que tenía para armar los navíos, Colón resolvió aguardar a que llegase Martín Alonso, por noticias que le darían todos de que él se animaría a secundarle y por la persuasión de que sin ese concurso nadie le seguiría. Esto era justamente lo que declaraba Francisco García Vallejo, quien aseguró que «si no fuera por Martín Alonso Pinzón, que la avió con sus parientes e amigos, no fuera el dicho almirante a descubrir, ni fuera nadie con él». En la villa de Palos, se entiende.

En otra parte habría habido otro Pinzón. Como pudo haber habido otro Colón. Porque el ambiente marítimo estaba lleno de riquezas fantásticas y de islas occidentales. «Amigos—decía Martín Alonso cuando fué preciso animar a la gente, que bien lo necesitaba, porque a la hora del peligro mermaba la fe—, amigos, andad acá; íos con nosotros esta jornada, que andáis acá misereando; íos esta jornada, que habemos de descubrir tierra con el ayuda de Dios, que, según fama, habemos de fallar casas con tejas de oro, e todos vernéis ricos e de buena ventura.»

Entre los vecinos de Palos había uno, Pero Vázquez de la Frontera, con quien se habló del descubrimiento antes de que regresase Martín Alonso, y aun antes de que Colón saliese para la corte. Este Pero Vázquez de la Frontera pasaba «por hombre muy sabio en el arte de la mar», y como tal daba avisos a Colón. Había sido criado del rey de Portugal, había salido a descubrir con el infante, y decía que «por cortos la habían errado y se habían engañado por las hierbas que habían hallado en el golfo del mar». Cuando llegaran a los parajes del sar-

gazo, había que meter la quilla entre la hierba, sin temor, y seguir adelante, por la vía derecha, pues «era imposible no dar en la tierra, y de necesidad lo habían de hacer». ¡Ah, si el infante de Portugal hubiera seguido hasta tocar con las tierras del Occidente! Si no eran navegables aquellas aguas, ¿cómo podía haber llegado, entre otros, «un pedazo de madero labrado por artificio, y a lo que se imaginaba, no con hierro»? ¿Cómo hubieran llegado también a la isla de Flores aquellos «dos cuerpos de hombres muertos que mostraban tener las caras muy anchas y de otro gesto que tenían los cristianos»?

¿Cómo pudo, por último, haber arribado a esas islas ignotas, llevado por aires de tormenta, un navío que partió de Portugal y anduvo errante largo tiempo? Todos los tripulantes murieron, y sólo quedó el piloto, Ulises del Atlántico, que, alojado en la casa de la viuda de Bartolomeu Perestrelo, dejó al expirar los papeles reveladores de su misteriosa ruta.

Este piloto proyecta su sombra vaga y patética sobre las narraciones de todos los cronistas del siglo xvi. Avanzan los tiempos, y la figura del piloto va tomando contornos de precisión. Llega el siglo xvii, y éste le da estado civil. Es Alonso Sánchez, oriundo de Huelva, tuerto, sabio y providencial. Cuando el siglo xix hace la reacción hipercrítica, Mr. Henri Vignaud, que la capitanea, brinda hospitalidad en sus páginas a este personaje legendario, que bien puede tomarse como una creación simbólica. Es concreción de la atmósfera que envuelve a Colón durante su estancia en Porto Santo y en Madeira.

El mismo almirante nos da un testimonio de esta exaltación alucinadora cuando habla en su *Diario* de las per-

sistentes afirmaciones que corrían sobre la existencia de nuevas Islas Afortunadas. «Dice el almirante que juraban muchos hombres honrados españoles, que en la Gomera estaban con Doña Inés Peraza, madre de Guillén Peraza, que después fué el primer conde de la Gomera, que eran vecinos de la isla de Hierro, que cada año veían tierra el oeste de las Canarias, que es poniente; y otros de la Gomera afirmaban otro tanto con juramento. Dice aquí el almirante que se acuerda que estando en Portugal el año 1484, vino uno de la isla de la Madera al rey a le pedir una carabela para ir a esta tierra que vía, el cual juraba que cada año la vía, y siempre de una manera. Y también dice que se acuerda que lo mismo decían en la isla de los Azores, y todos estos en una derrota, y en una manera de señal, y en una grandeza.»

XII

JUSTAMENTE por los años en que Colón era habitante de los dominios del rey de Portugal, cierto mercader de Brujas, llamado Eustache de la Fosse, viajaba a bordo de un navío portugués que lo llevaba prisionero por haberse aventurado en el tráfico prohibido. Yendo de las islas de Cabo Verde a Portugal, los marineros le señalaron unas aves que venían de las islas encantadas. *Et en naviguant vismes plusieurs oyseaulx voller; et disoient nos maronnirs que ces oyseaulx estoient des isles enchantées, lesquelles isles ne s'approissent point ad cause que ung evesque de Portugal, avec toutz ceulx quy l'avoient voulu sievir, s'y saulvèrent, et fut devant le tempz de Charlemagne, roy de France, que toutes les Espaignes furent conquises des Sarrazyns...*

Y mientras navegábamos vimos volar muchas aves. Y decían nuestros marineros que aquellas aves venían de las islas encantadas, las cuales islas no aparecen a causa de que un obispo de Portugal, con todos los que habían querido seguirle, buscaron allí refugio. Y esto pasó antes del tiempo de Carlomagno, cuando los sarracenos conquistaron todas las Españas...

El narrador flamenco, cuyas aventuras fueron recogidas y publicadas por el ilustre hispanista M. Foulché-Delbosc, refiere cómo el obispo, que *era gran cler, sçavant l'art de nigromansce ençanta les dites isles et que jamais*

ne s'apparoistroient a personne tant que toutes les Espagnes ne seroient reunises a nostre bonne foy catholique.

El obispo, que sabía el arte de la nigromancia, encantó las islas para que no volvieran a ser vistas de persona alguna mientras que todas las Españas no se reuniesen a nuestra buena fe católica.

Después de la toma de Granada, las islas podían abrir sus secretos a los ojos de los navegantes.

El encantamiento del obispo nigromántico había terminado.

UNA GEOGRAFIA DELIRANTE.

I

VEINTE audaces, seguidos por un grupo mayor de hombres resueltos, a quienes arrastra la sugestión o encadena el deber profesional u obliga otro imperativo, salen de la iglesia de Palos y van entrando uno a uno en tres naves, que son las barcas de la muerte. Bajan éstas por el río Tinto. Pasan junto al monasterio de Santa María de la Rábida. Salvan la barra de Saltes y se pierden a lo lejos. Pero aun no se las ha tragado el misterio. Aun no comienza la lucha con lo desconocido. El punto inicial de la inexplorada ruta está en el archipiélago de las Canarias.

Habiendo salido de Palos de Moguer un viernes, 3 de agosto de 1492, el día 7 tomaron la isla de Lanzarote, y el domingo, que era día 9, llegaron por la noche a la Gomera. La carabela *Pinta*, gobernada por Martín Alonso Pinzón, había sufrido averías durante el breve trayecto. Se desconfiaba de ella, y Colón pretendía dejarla en la Gran Canaria, sustituyéndola con otra si la hallaba. No encontrando ninguna, «hicieron la *Pinta* redonda, porque era latina».

La *Santa María* figuraba como nao. La *Niña*, aun siendo carabela, tenía vela redonda. La *Pinta* conservaba su aparejo latino, pero allí lo dejó. Las tres pusieron sus proas hacia el oeste para inciar la temeraria travesía. Y antes de partir, transformando a la *Pinta*, cerraban el ciclo histórico de la carabela. Mediante aquella improvisación reconocían que sólo podía embestirse al Océano con un mástil de proa que llevase velas redondas, trinquete y velacho. Encomendábanse a Dios y prometían cambiar el tipo del casco cuando emprendiesen con determinimiento una nueva expedición.

El jueves, 6 de septiembre, dice el almirante, «partió por la mañana del puerto de la Gomera y tomó la vuelta para ir su viaje. El viernes, que era día 7, estuvo en calma. Y el sábado, día 8, tomó su vía y camino al Oeste». Ya no había tierra. Todo era mar, cielo y esperanza.

Los mal ajustados tablones de los tres navichuelos que crujían sobre el abismo, llevaban a bordo una audacia suicida que intentó y realizó lo imposible. Cuando la *Santa María*, la *Pinta* y la *Niña* se hallaban aún entre la Gomera y Tenerife, vieron por allí tres carabelas de Portugal. Colón creía sentir las asechanzas envidiosas de Don Juan II y el propósito de impedir la empresa. Realidad o cavilación, el hecho es que la gran Península no sabía el secreto de la unión, y que entonces, como siempre, nulificaba con torpeza su heroísmo. Era la casa eternamente dividida contra sí misma. Casa de maldición.

II

CARABELA o navío, un barquichuelo de aquellos era una trabazón flotante de veinte a treinta metros de longitud, por seis u ocho de anchura. La arboladura tenía cuatro palos. Menos de un centenar de toneladas o muy poco más señalaba su porte. ¿La *Santa María*, leviatán de aquella escuadra, iba tripulada por sesenta hombres? ¿Cincuenta o sesenta estaban repartidos entre la *Niña* y la *Pinta*?

Oviedo eleva el total a ciento veinte expedicionarios; Fernando Colón reduce su número a noventa.

La investigadora Miss Gould Quincy, continuando los trabajos del archivero señor J. J. Delgado, de D. Andrés Tenorio, de D. Cesáreo Fernández Duro y de Mr. Henri Vignaud, encuentra 87 nombres comprobados. Pero hay tantos datos sobre otros muchos, que cree inferior a la realidad el número de 90. ¿No sería una invención la alta cifra de Oviedo? Los eruditos prosiguen rebuscando papeles.

Se había embarcado casi toda la tribu de Pinzón. Martín Alonso, de Palos, iba como capitán de la *Pinta*, barco que el almirante quiso dejar por inservible, como vimos, y que caminó siempre llevando la delantera, así en el mar sereno de la ida como en los turbiones infernales del regreso. Iba Vicente Yáñez Pinzón, capitán de la *Niña*, el gran explorador que honró el nombre de su

hermano Martín Alonso, muerto al concluir aquella primera exploración. Iba Diego Martín Pinzón, *el Viejo*, acompañado de su hijo Bartolomé Martín Pinzón. Iban, por último, Francisco Martín Pinzón y ¡Arias Martín Pinzón. Eran seis Pinzones, y dos de ellos capitanes. Aparte de esta fuerza, poseían la de ser oriundos de la villa de Palos y dominar por lo mismo a los de este puerto que tripulaban la *Santa María*. Venían a continuación los dos Niños, Juan y Pero Alonso, naturales de Moguer. El primero, Juan, era dueño y maestro de la *Niña*, y Pero Alonso, su hermano, piloto de la misma carabela. Había, además, de esta familia y de Moguer, un Alonso Niño, hijo del maestro de la *Niña*, un Andrés Niño, sobrino de Juan y de Pero Alonso, un Francisco y un Cristóbal, también sobrinos, y por último, un Bartolomé y un Alonso Pérez Niño.

Juan de la Cosa, maestro de la *Santa María*, que fué uno de los descubridores más ilustres de su siglo y el primero de los grandes cartógrafos, encabezaba el elemento cantábrico, entre cuyos miembros se recuerda a Domingo y Juan de Lequeitio y a Martín de Urtubia.

Había un Juan Rodríguez Bermejo, vecino de Molinos, en tierra de Sevilla, de quien no se sabe a punto fijo si es el mismo *Rodrigo de Triana*, célebre por haber sido el primero que vió tierra el jueves, 11 de octubre, a los treinta y cinco días de perderse las del archipiélago africano.

Y siguiendo esta enumeración, que abrevio cuanto es posible, recordaré a Gomes Rascón y a Cristóbal Quintero, que según parece eran copropietarios de la *Pinta*, y a quienes se acusaba de maniobras para que se desenca-

jase el gobernario. Iba otro Quintero, de Palos, que era piloto. Iba Juan Bermúdez, natural de Moguer, que descubrió más tarde la isla Bermuda. Iba un Pero Gutiérrez, antiguo repostero de estrados de los reyes. Iba un segoviano, sobrino de Fr. Rodrigo Pérez, que se llamaba Rodrigo de Escobedo, y que llevaba cargo de escribano de la Armada. Iba un Rodrigo Sánchez de Segovia, enviado por los reyes como veedor, Iba un Maestre Alonso, físico de Moguer. Iba un Diego de Arana, cordobés, con el cargo de alguacil mayor de la Armada, deudo de la Beatriz Enríquez de Arana, en quien Colón tuvo a su hijo don Fernando, el gran bibliófilo. Iba un judío converso llamado Luis de Torres...

Este Luis de Torres, que había vivido con el adelantado de Murcia, llevaba el cargo pericial de intérprete, porque «sabía, diz, que hebraico, caldeo y aun algo de arábigo». Sin duda, en la corte del rey de Cipango y en la del Gran Kan de Tartaria se encontrarían gentes que hablasen alguna de las lenguas en que era perito Luis de Torres. Y Colón se proponía reanudar las relaciones que habían quedado interrumpidas desde los tiempos de Marco Polo, si no es que alguien le hubiera dicho en la corte de Doña Isabel que la geografía política del Asia había variado, según constaba por lo menos en la relación de los embajadores de Enrique III al Gran Tamerlán.

El norteamericano Mr. Henri Vignaud asegura que Colón sólo se proponía descubrir las islas del Océano, tesis que no es el momento de discutir, y que ha sido vigorosamente objetada. Pero, dejando lo que se proponía, registraré lo que hizo.

Queda fijado el 6 de septiembre como el último día en que se vió tierra de las islas de Gomera y Tenerife. El 7 y el 8 fueron de calma, y hasta en la noche del último, «tomó su vía y camino al Oueste». El día 17, después de navegar una distancia de 360 leguas, según *cuenta secreta* que Colón tenía por exacta, llevaban ya cuatro días de ver señales de tierra, pues desde el día 14, a menos de 250 leguas de las Canarias, encontraron los de la *Niña* un garjao y un rabo de junco, aves que no se apartan de la costa sino 25 leguas a lo sumo. Aparecieron manchas de hierba muy verde, desprendida de la tierra, señal de isla próxima. La hierba se encontraba cada vez más a menudo. Recogieron un cangrejo vivo, que guardó el Almirante. Ya no había duda: pronto anclarían. Los aires eran cada vez más suaves, y menos salobre el agua desde que se alejaron de las Canarias. El Almirante dice que «iban muy alegres todos, y que los navíos quién más podía andar andaba por ver primero tierra». Encontraron toninas, y los de la *Niña* mataron una. El Almirante «esperaba en aquel alto Dios en cuyas manos están todas las victorias, que muy presto les daría tierra». Por sobre su cabeza pasó una de esas aves blancas llamadas rabos de junco, «que nunca duermen en el mar». Y, sin embargo, la tierra no aparecía.

¡Trescientos diez años después, fueron descubiertas por allí unas rompientes!

Esa era la isla que esperaban ver a cada momento los navegantes de aquella exploración.

Llegamos al momento, hay que notar lo, en que la lucha tomó carácter épico. Hasta el 16 de septiembre se había intentado simplemente comprobar una noticia en

la que se tenía seguridad completa. Pero lo desconocido empezaba a desmentir los datos de las cartas geográficas construídas según la ciencia conjetural. A partir de ese instante ya no podía surtir efectos el engaño de la seducción. Desde Colón hasta el último paje, todos veían rodar los dados de una trágica apuesta en la que jugaban la vida. Atisbaban los menores indicios de tierra o de muerte, con los nervios crispados. Los de arriba no hacían sino disimular sus recelos, y los de abajo reprimían los suyos, pero no los ocultaban. Un viento de rebelión sacudía los ánimos, mientras las velas avanzaban con una tranquilidad que parecía nueva perfidia del Océano. Tal vez encerraba un desastre en su serenidad inalterable y tentadora.

Ni un instante caminaron con el rumbo perdido. Llevaron constantemente vía directa, con un mar como espejo y viento en popa. Esto era lo más angustioso. Sólo la firmeza y el prestigio de los jefes podían mantener la confianza. A partir del 16 de septiembre, las peripecias fueron una prueba terrible para el valor de las tripulaciones. Y lo fueron también para la fe que inspiraba hasta entonces todo el proyecto.

Ya desde el 13 de septiembre, al comienzo de la noche, las agujas noruesteaban. El hecho parece que no impresionó mucho a los pilotos que lo habían observado. Pero en la noche del 17, al tomarse el norte, «hallaron que las agujas noruesteaban una gran cuarta». Colón veía en torno suyo que los rostros se ensombrecían. Corrió un rumor sordo. «Y temían los marineros, y estaban penados, y no decían de qué.» Pasada la noche, se mandó marcar el norte, en cuando hubo amanecido. Ya estaban

bien las agujas. Colón, perplejo, daba una explicación que a nadie convencía. El movimiento era de la estrella y no de las agujas.

Pero ya todos tenían clavada la preocupación de aquel fenómeno desconcertante. Los marineros llegaban a esta conclusión, que disipaba todo el prestigio de la autoridad. Entraban en un mundo de encantos y de novedades. Todo era extraño, y hasta la brújula perdía el don de marcar un rumbo cierto. Como cada hecho desconocido podía llevarlos a la ruina total, ya iban desde aquel punto pensando más en la eternidad que en lo contingente, y más los unía la fe que la disciplina. Por el momento, durante el día 17 y el 18, no hubo alarmas, porque en este último día se esperaba llegar a tierra. Casi la tocaban. La bonanza del mar era tanta, que parecía como si bajasen por «el río de Sevilla». Y daba «placer grande el gusto de las mañanas, que no faltaba sino oír ruiseñores». Y añade el Almirante, «que parecía el tiempo como de abril en el Andalucía».

Estamos ya en la víspera de la crisis. Es el 18. «Este día, Martín Alonso, con la *Pinta*, que era gran velera, no esperó, como dijo el Almirante desde su carabela que había visto gran multitud de aves ir hacia el poniente, y que aquella noche esperaba ver tierra, y por eso andaba tanto. Apareció a la parte del norte una gran cerrazón, que es señal de estar sobre tierra.»

Amaneció el 19 y las naves se acercaban a las invisibles rompientes. La víspera estaban a veinte leguas de ellas. Ese día a diez solamente. Lloviznaba sin viento. Tierra segura. Islas al norte y al sur. Esta fué la afirmación que se comunicaba de la nao almiranta. La voluntad

que mostraba Colón «era seguir adelante, hasta las Indias». El tiempo no cambiaba. Había que aprovecharlo. A la vuelta se vería lo que iban dejando atrás.

Por la noche se descubrieron los puntos del pilotaje. Habían caminado 400 leguas según la *Santa María*, 420 según la *Pinta*, 440 según la *Niña*.

El día 20 de septiembre cogían aves de tierra. Llegaban pajaritos de río, cantando. El día 21 vieron una ballena. Otra señal segura de que la tierra no estaba lejos. Efectivamente: las rompientes se hallaban a cuatro leguas.

Pero todas eran señales y ninguna realidad. Lo único cierto hasta entonces y que no se ocultaba a los marineros, encerraba un peligro que los sobrecogía. No había soplado viento contrario, o como ellos decían, «no ventaban esos mares vientos para volver a España». Además, observando «la mar siempre mansa y llana», cubierta de hierba en tal abundancia que «parecía cuajada de ella», con cangrejos, creíanse en un estanque ilimitado, infinito... ¿Qué vientos podían correr sobre aquellas aguas inmóviles? Algo se agitó el aire el día 22, y el 23 se levantó el mar. Las dos señales sacaron a Colón de su angustia y tranquilizaron un tanto a la gente.

El 25 remató el climax de las inquietudes que iban sufriendo desde el día 18. Las cartas geográficas que consultaban Colón y Martín Alonso, señalaban islas en aquellos parajes. El Almirante y su primer capitán hablaban de barco a barco. Las cartas pasaban del uno al otro por medio de una cuerda. Colón y Martín Alonso procuraban explicarse el hecho de no haber hallado ninguna tierra. Sin duda había corrientes que los desviaban hacia la

parte del nordeste, y también podía ser que la distancia marcada por los pilotos no fuera la exacta.

Puesto el sol, Martín Alonso miraba el horizonte desde la popa de su navío. De pronto lanzó un grito, y llamando al Almirante, le pidió albricias. Había visto tierra. Colón, arrodillado, daba gracias a Dios. Martín Alonso cantaba el *Gloria in excelsis Deo* con toda su gente. El canto se repitió desde la *Santa María*. Los hombres de la *Niña* trepaban por el mastel y las jarcias.

Paulatinamente se fué desvaneciendo la ilusión, y aun los más optimistas durmieron esa noche con una nueva zozobra. Las cartas geográficas mentían. Lo desconocido era tan desconocido para Colón como para el más rudo de los marineros. La suerte común estaba en las manos de Dios. Y sólo Dios podía salvarlos, llevándolos a tierra.

Colón insistía en que las islas quedaban atrás. Pero las tripulaciones deseaban verlas delante. Diariamente había pardelas, alcatraces y rabos de junco. En la hierba creían ver frutas. El 7 de octubre hubo nueva ilusión de tierra. La *Niña* levantó su bandera y tiró la lombarda, por señales. Pero en esta vez la ilusión que se disipaba no tuvo dejos de amargura, porque el 8 y el 9 vieron pasar pájaros. La hierba era fresca; algunos de los pájaros parecían de los del campo. Se acercaba por momentos la hora esperada.

¿Por qué el temor no era igual? El día 1.º de octubre, los que sabían contar bien, contaban más de 700 leguas, y los que no entendían de cálculos, sólo veían que los apartaba de España una masa infinita de mar.

III

ERA el mar de Sargazo, lago elíptico que extiende sus aguas dormidas en la extensión del Océano. Sus riberas se forman por la corriente ecuatorial del norte, que se precipita de oriente a poniente, y por la del golfo de Méjico, que saliendo del canal de Bahama, lanza su ímpetu hacia el mar Báltico, desprendiendo una rama que baña las islas Británicas. Ese mar de Sargazo recibe las caricias del alisio, que soplando del nordeste, dió a Colón camino blando y plácido. Pero debe recordarse que en el mar de Sargazo está uno de los dos mayores desiertos del Océano Atlántico. Allí marcan las cartas un centro en el que hay 2.000 kilómetros a cualquier parte que se busque tierra.

Viajar más de ochocientas leguas por mar abierto, sin punto intermedio de referencia, era un hecho de tal manera nuevo que nadie se atrevía a mencionar las cifras del trayecto recorrido. «Islandia, las Islas Azores y las Canarias—dice Humboldt—son los puntos de arribada que han representado el papel más importante en la historia de estos descubrimientos y de la civilización, es decir, en la serie de los medios que los pueblos de Occidente emplearon para extender la esfera de su actividad y para entrar en relación con las partes del mundo ya descubiertas.» Islandia, en efecto, fué el punto de partida de las expediciones hechas por los pueblos del norte

en el siglo x. Pero nótese que de Escocia a Islandia hay 445 millas marinas, o sean 625 kilómetros. De Islandia a Groenlandia hay 140 millas, o sean 260 kilómetros. De Groenlandia a las Tierras de Baffin hay 130 millas, o 240 kilómetros. Humboldt hace los cálculos de este modo : «La costa septentrional de Escocia dista de Islandia 162 leguas marinas ; de Islandia a la extremidad sudoeste de Groenlandia hay 240 leguas ; de esta extremidad a la costa del Labrador se miden 140 leguas y 260 a la desembocadura del río de San Lorenzo. La distancia directa de Islandia al Labrador, es de 380 leguas.»

De cualquier modo y por cualquiera de estas rutas, el paso de uno a otro continente no presentaba problemas de navegación que estuvieran fuera del alcance de los medios más rudimentarios. Si la acción de los pueblos del norte de Europa en el norte de América pudo ser transitorio, y hasta olvidarse después por completo, esto se debe a otras causas, independientes del aislamiento marítimo.

Como estímulo, el descubrimiento de las islas Azores tuvo una significación inmensa. Y ya queda dicho cómo la ponderaban justamente los portugueses. La isla Mejor fué encontrada en 1431 ; Santa María, en 1432 ; San Miguel, en 1444 ; la Tercera, San Jorge y Fayal, en 1449 ; la Graciosa, en 1453. Créese que Flores y Cuervo habían sido descubiertas en 1449. Dos vecinos de Palos, en conversación que tuvieron con el Almirante cuando éste andaba preparando su empresa, dijeron que habiéndose perdido de la isla de Fayal, «anduvieron ciento cincuenta leguas por el viento de Lebeche, que es el del Sudeste, y que a la vuelta descubrieron la isla de las Flores, guián-

dose por muchas aves que vian volar hacia allá, las cuales conocieron que no eran marinas». Ahora bien: las distancias nos dicen la diferencia entre aquellas navegaciones y las que llevaban los expedicionarios de la villa de Palos en su viaje por el mar de Sargazo. «De la desembocadura del Tajo a San Miguel en las islas de los Azores—dice Humboldt—la distancia es de 247 leguas, y de la isla del Cuervo, en las mismas islas Azores, a la Nueva Escocia, hay 412 leguas.» Esto quiere decir que los portugueses pudieron haber descubierto el continente americano, andando menos de la mitad de lo que llevaba andado Colón el día 10 de octubre. Pero bien sabido es que la distancia por sí sola nada significa, en presencia de otros hechos que empujan a los descubrimientos, que los facilitan y que, para decirlo mejor, los determinan como una consecuencia necesaria de ciertos antecedentes. No pudo haber encontrado Colón un camino más largo, pero tampoco pudo haber habido uno menos difícil, menos expuesto a fracasos, y dada la resolución de la iniciativa, menos imponente a la masa de los vacilantes.

Sólo existía otra ruta de resistencia menor. Esta fué la que necesariamente debería encontrarse, tarde o temprano, cuando se metodizara el tráfico de Europa con Asia por el cabo de Buena Esperanza. Hablo de la curva que alejándose de las calmas de Guinea, lleva al Brasil o a las Antillas por la corriente ecuatorial del sur. Esta corriente fué seguida por los portugueses, en circunstancias que analizaré adelante, y fué seguida también por Cristóbal Colón en su tercer viaje. Pero queda el primero del navegante genovés como un modelo de audacia y como un hecho que alteraba todas las medidas de lo po-

sible en materia de navegación. La temeridad fué moneda corriente en aquel siglo, y se anticipó a los medios técnicos ofrecidos por los astrónomos y por los constructores para dominar dificultades.

Lo que descubrieron Colón y sus compañeros no fué propiamente un Nuevo Mundo, sino una potencialidad humana en el pueblo español.

IV

LA historia falsificada dice que Colón tuvo que sobreponerse a la indisciplina y al terror, dominando un motín, y afirma que poco faltó para que perdiera la vida. Añade, finalmente, que sólo la salvó mediante una promesa condicional, resuelta favorablemente por el encuentro de las tierras americanas.

La historia auténtica dice todo lo contrario, y lo demuestra con hechos. Los compañeros de Colón realizaron después proezas mayores, con denuedo nunca superado.

Estos hombres no podían ser los promotores del motín. Tampoco pudieron haber sido ellos quienes lo secundaran ni quienes permanecieran con los brazos cruzados en presencia de una insubordinación peligrosa para el jefe de la expedición.

Más tarde veremos a Martín Alonso, a Vicente Yáñez Pinzón y a Juan de la Cosa. Su actitud en otras aventuras marítimas, es la mejor garantía de la que puede atribuírseles en la ocasión del supuesto motín a bordo.

La adulteración hagiográfica tiene un expositor en la *Vita dell' Ammiraglio*. He aquí el pasaje respectivo, que tomo de la traducción española consagrada: «Cuanto más señales de tierra veían, tanto más crecía el miedo de la gente y se aumentaba la ocasión de murmurar, y retirados en los navíos, decían que el Almirante, con su

loca fantasía, había resuelto hacerse gran señor a costa de sus vidas y peligros, y morir en aquella empresa, y que puesto que ya habían satisfecho su obligación en tentar la fortuna y estaban tan remotos de tierra y de todo socorro más que otros algunos, no debían, siguiendo el viaje, ser autores de su propia ruina, y privarse del tiempo de arrepentirse, faltándoles los bastimentos y navíos, que tenían tantos defectos, que no podrían salvar hombres que estaban tan dentro del mar, y que nadie tendría esto a mal, antes serían muy estimados, por haberse expuesto a empresa semejante y haberse adelantado tanto, y que por ser el Almirante extranjero, y sin favor, y su opinión reprobada y despreciada por tantos hombres doctos y sabios, no tendría quien le patrocinase, y serían ellos creídos, echando la culpa a su mal gobierno y a su ignorancia, lo cual valdría más que cuantas justificaciones pudiese hacer él en contrario, y no faltaron algunos que decían que para quitar contiendas lo echasen en el mar, si no desistía de su intento, publicando después que él se había caído mirando las estrellas y las señales, y que ninguno anduviese buscando la verdad sobre esto, pues no había otro fundamento de su vuelta y salvamento que éstos.

»Continuaban de este modo el viaje, murmurando, doliéndose y aconsejándose todos los días, y el almirante no ignoraba su inconstancia y la mala intención que tenían contra él; pero unas veces con palabras suaves y otras resuelto a morir, los amenazaba con el castigo que haría si impidiesen el viaje, con lo cual templaba alguna cosa sus miedos y maquinaciones, y en confirmación de las esperanzas que les daba, recordaba las señales que ha-

bían visto, prometiéndoles que en breve tiempo encontrarían alguna tierra.»

Pero vayamos a los hechos.

¿En qué momento estalló el motín legendario? El *Diario* de Colón es absolutamente mudo a este respecto. Repetiré todas las palabras suyas que pueden contener algún indicio relacionado con la indisciplina y el temor.

Apenas comenzado el viaje, en el asiento del 9 de septiembre, dice el extracto: «Los marineros gobernaban mal, decayendo sobre la cuarta del nordeste, y aun a la media partida; sobre lo cual les riñó el Almirante muchas veces.» La riña, por lo demás, parece injusta, pues el 25 de ese mes, Colón reconoce que si no se hallaban las islas pintadas en las cartas, era a causa de las corrientes, «que siempre habían echado los navíos al nordeste». El día 17 de septiembre, cuando se observó por segunda vez que las agujas noruesteaban, «apartándose una gran cuarta», dice Colón que «temían los marineros, y estaban penados, y no decían de qué». El día 23, viendo la mar mansa y llana, murmuraba la gente, diciendo que pues por allí no había mar grande, que nunca ventaría para volver a España». Pero inmediatamente, «alzóse mucho la mar y sin viento, que los asombraba, por lo cual dice aquí el Almirante: Así que muy necesario me fué la mar alta, que no pareció salvo el tiempo de los judíos cuando salieron de Egipto contra Moysén, que los sacaba del captiverio». Llegamos hasta el 11 de octubre en un estado constante de expectación ansiosa. «Aquí la gente ya no lo podía sufrir: quejábase del largo viaje; pero el Almirante los esforzó lo mejor que pudo, dándoles buena esperanza de los provechos que podrían haber. Y añadía

que por demás era quejarse, pues que él había venido a las Indias, y que así lo había de proseguir hasta hallarlas, con el ayuda de Nuestro Señor.»

Es todo lo que dice el *Diario*. En esa misma noche, encontraron tierra.

La forma extrema del motín, callado por el Almirante, quien le da las proporciones de un descontento manifestado en alta voz, es la versión de Manuel de Valdovinos, testigo de oídas: «Diz que habían ido en el dicho viaje ochocientas leguas, desde Hierro, corriendo al Oueste, que el dicho Vicente Yáñez y el dicho Martín Alonso se allegaron con los navíos que llevaban al navío que llevaba el dicho Colón, e diz que le dijeron:

»—Señor, ¿a dónde vamos, que ya hemos corrido las ochocientas leguas, y no fallamos tierra, y estas gentes dicen que se van a perder?

»E que el dicho Colón respondió:

»—Martín Alonso, hacedme este placer, que vengáis conmigo este día y esta noche, e si no vos diese tierra antes del día y antes de por la mañana, cortadme la cabeza e volveos luego si no vos la diere, que tiempo ternéis para volveros.

»E quel dicho Martín Alonso respondió e dixo:

»—Agora, Señor, nunca pliegue a Dios que armada de tan gran Rey retroceda no solamente esta noche, sino durante un año.»

Este es el modelo de versión legendaria. Nada falta. Los dos héroes se levantan sobre la debilidad común de los de abajo. Y queda el testimonio de la visión profética del hombre que pide el número preciso de horas para

dar tierra. Si la tierra no se encuentra, pueden cortarle la cabeza.

Con el testimonio, también indirecto, que dió Francisco de Morales, la leyenda tiene un nuevo toque, y se perfecciona, pues ante la firmeza del Almirante, los «maestros e marineros le dixerón que no se pusiese en aquello, que no se lo habían de consentir, e que para esto tomaron armas. E el dicho Almirante les dixo que no hiciesen aquello que querían hacer, porque en matallo a él e a sus criados, queran pocos, no harían mucho; pero que tuviesen por cierto que su muerte les sería muy bien demandada por el Rey y la Reina, Nuestra Señora...» Después les propuso «que le diesen término de tres a cuatro días, e que navegasen el viaje que llevaban, e si en este tiempo no viesen tierra, que hiciesen la vuelta que quisiesen, e que con este concierto pasaron adelante, siguiendo su viaje, e en aquel término vieron tierra».

Si el *Diario* de Colón omite este punto, durante la ida, habla de un modo explícito durante el regreso, pues el 14 de febrero de 1493, casi al tocar las islas de los Azores, el Almirante dice de sí mismo que «Dios le había librado a la ida, cuando tenía mayor razón de temer de los trabajos (que pasó) con los marineros y gente que llevaba, los cuales todos a una voz estaban determinados de se volver, y alzarse contra él haciendo protestaciones, y el eterno Dios le dió esfuerzo y valor contra todos».

Hay la leyenda anticolombina, o, por lo menos, la puramente pinzoniana. En la *Pinta* y en la *Niña* nó se murmuraba. Avanzaban las dos tranquilamente, cuando la *Santa María* disparó un tiro de lombarda. Pinzón, que iba adelante, aguardó y «dixo al dicho Colón:

»—Señor, ¿qué manda Vuestra Señoría?

»Y que el dicho Colón le dijo:

»—Martín Alonso, esta gente que van en este navío, van murmurando, y tienen ganas de volverse, y a mí me parece lo mismo, porque hemos andado tiempo y no hallamos tierra.

»Y que el dicho Martín Alonso había dicho entonces al dicho Colón:

»—Señor, acuérdesse Vuesa Merced que en casa de Pero Vázquez de la Frontera os prometí por la Corona Real que yo ni ninguno de mis parientes no habíamos de volver a la villa de Palos hasta descubrir tierra, en tanto que la gente fuese sana y hobiese mantenimientos. ¿Pues agora qué nos falta? La gente va sana, y los navíos, nuevos, y llevamos hartos mantenimientos. ¿Por qué nos habemos de volver?»

Estas son *historias viejas*, palabras al aire, interesadas o desinteresadas, pero sin fundamento, de gente que oyó especies disímiles y no supo coordinarlas. Hay entre todos un testimonio precioso por la calidad. Es el de Hernán Pérez Mateos. Habla según le informaron los hermanos Pinzón. Y además del valor que tiene esta fuente, las palabras del testigo denotan lucidez mental, firmeza de criterio y arte metódico en la exposición. Por eso sin duda se desprende su testimonio de la masa vulgar. Hernán Pérez Mateos declara que no sabe de los hechos sino lo que oyó decir a Martín Alonso y a sus hermanos. Y fué «que viniendo a estas partes (la declaración fué rendida en Santo Domingo), la gente que venía en los navíos, habiendo navegado muchos días e no des-

cubriendo tierras, los que venían con el dicho Don Cristóbal (en la *Santa María*), se querían amotinar y alzar contra él, diciendo que iban perdidos. Y entonces el dicho Don Cristóbal Colón había dicho al dicho Martín Alonso Pinzón lo que pasaba, y qué le parecía que debía hacer. Y el dicho Martín Alonso le había respondido:

«—Señor, aforque Vuesa Merced a media docena de ellos, o échelos 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.

»Y que con esto todos se animaron, y el dicho Don Cristóbal Colón había dicho:

«—Martín Alonso, con estos hidalgos hayámonos bien, e andemos otros ocho días, e si en éstos no fallamos tierra, daremos otra orden en lo que debemos hacer de tamaña navegación. Otros siete días y sobre noches vieron fuego en una tierra, que se decía la Punta Casay, que ahora se llama los Lucayos».

Salvo en la parte cronológica, esta declaración está perfectamente de acuerdo con la primera versión del *Diario*. La gente se quejaba; ya no podía sufrir el largo viaje. Pero las dos atestaciones del *Diario* callan sobre una parte esencial. El movimiento de rebeldía fué reprimido fácilmente, con humorística gracia, por Martín Alonso, que era el hombre más autorizado de la expedición.

El testimonio que rinde García de Vallejo hace ver que Martín Alonso puso fin al incidente dándole un corte andaluz, ingenioso y ameno.

—Agora partimos de la villa de Palos, y ya Vuestra Merced se va enojando. Avante, señor, que Dios nos dará vitoria que descubramos tierra, que nunca Dios querrá que con tal vergüenza volvamos.

A esto respondió el Almirante, según el propio testigo :
—Bienaventurado seáis.

Tales testimonios muestran esa verdad íntima que contiene el acierto psicológico. Ni Colón, ni Martín Alonso, ni los otros Pinzones, ni los Niños, ni Juan de la Cosa, ni sus vizcaínos podían alterarse o temer. Algunos de la *Santa María* murmuraron y empezaron a soliviar tímidos. Colón, «enojadizo y crudo», como le pinta Gómara, «de recia y dura condición», según le describe Garibay, carecía del don de gentes. Martín Alonso, hombre también de puño firme, sabía que el puño firme debe reservarse para las ocasiones desesperadas, y que al insubordinado se le somete con una palabra de valor ambiguo, más estimulante que amenazadora, pues dicha esa palabra por quien tiene resolución, basta y sobra.

Vicente Yáñez Pinzón poseía en el mismo grado el arte persuasivo de su hermano, y lo reveló diciendo :

—¿Hemos andado ochocientas leguas? Andemos dos mil, y entonces será tiempo de platicar sobre el regreso.

V

HABIENDO emprendido la travesía a la altura de los 28 grados, Colón procuró desde un principio mantener invariable su rumbo hacia el oeste. Todo el *Diario* habla del «camino al oeste», y, salvo desviaciones hacia el noroeste por insensibles vientos contrarios, durante el día 20 y el 22 de septiembre, no varió de rumbo sino cuando el día 7 de octubre «acordó dejar el camino del oeste y poner la proa hacia el ouessudoeste, con la determinación de andar dos días por aquella vía». Así lo hizo el día 8, y el 9 se inclinó resueltamente hacia el sudueste, pero durante todo el 10 y todo el 11 confirmó la dirección del ouessudoeste. Empezaron a tener mucha mar, más que en todo el viaje habían tenido. Vieron paredes y un junco verde junto a la nao. Vieron los de la carabela *Pinta* una caña y un palo, y tomaron otro palillo, labrado a lo que parecía con hierro, y un pedazo de caña, y otra hierba que nace en tierra, y una tablilla. Los de la carabela *Niña* también vieron otras señales y un palillo cargado de escaramujos. «Con estas señales respiraron y alegráronse todos.»

Puesto el sol, volvió el Almirante a tomar «su primer camino, al oeste». Las señales de tierra eran tantas y tales, que ya no había duda posible. Y con los ojos cerrados podían arribar, yendo hacia el poniente,

cerca de San Agustín, en la península de La Florida.

Pero se inclinaron hacia la izquierda, y tomaron tierra en el archipiélago de las Lucayas, a los 24 grados de latitud próximamente.

Antes de hablar del momento emocionante, único en la historia, que marcó el final de aquel viaje, entre la noche del 11 de octubre y el amanecer del 12, conviene fijar un hecho.

¿Quién dispuso el cambio de rumbo hacia el sudoeste? ¿Fué Colón? ¿Fué Martín Alonso? Los dos bandos disputan. Pero la discusión es inútil. El rumbo fué marcado por unos loros. Y en esto están conformes los adversarios. Dice el Almirante «que las más de las islas que tienen los portugueses, por las aves las descubrieron». Sabiendo esto, determinó cambiar de rumbo, «porque pasaban gran multitud de aves en la parte del norte al sudoeste, por lo cual era de creer que se iban a dormir a tierra, o huían quizás del invierno, que en las tierras de donde venían debía de querer venir». Pero ya este consejo había sido dado la víspera por Martín Alonso, según lo declara Colón: «Esta noche dijo Martín Alonso que sería bien navegar a la cuarta del oeste, a la parte del sudoeste; y al almirante pareció que no decía esto Martín Alonso por la isla de Cipango, y el Almirante vía que si la erraban no pudieran tan presto tomar tierra, y que era mejor una vez ir a la tierra firme y después a las islas.»

Al siguiente día, las aves se pusieron de acuerdo con Martín Alonso, dándole la razón. Colón las obedecía, y ya muy cerca del archipiélago emitieron el voto decisivo los papagayos.

—¡Entre tierra andamos!—gritó Martín Alonso—. Estos pájaros no pasan sin causa.

Caminaban las naves a razón de tres leguas por hora. Todos estaban atentos a las señales del mar y del cielo. Como siempre, la *Pinta* llevaba la delantera.

Eran las diez de la noche. Colón estaba sobre el castillo de popa de la *Santa María*. De pronto creyó distinguir una lumbre. Parecía, dijo, que era como una candelilla de cera que se alzaba y levantaba. Llamó el Almirante a Pero Gutiérrez, repostero de estrados del rey, y, advertido por Colón, dijo que veía también la luz. Rodrigo Sánchez de Segovia nada vió. Tal vez la luz había desaparecido, o tal vez el interpelado estaba en donde no podía ver. Yendo como veedor mayor de la Armada, juzgó prudente no ver por ojos ajenos.

Reunidos los marineros a la hora acostumbrada para cantar la *Salve*, fueron amonestados con el fin de que estuviesen muy atentos, y el Almirante ofreció un jubón de seda al que primero diese fe de ver tierra, recordando además que el beneficiario tendría diez mil maravedís de juro, según la solemne promesa de los reyes.

Pasaron así cuatro horas. A las dos de la madrugada, Martín Alonso «hizo las señas que el Almirante había mandado». Dice el *Diario*: «Esta tierra vido primero un marinero que se decía Rodrigo de Triana.» Es todo. Ni una palabra más para el hombre que se vincula de tal modo con este acontecimiento capital. Rodrigo de Triana es uno de los más famosos desconocidos de la historia. Hasta supónese que el Rodrigo de Triana del *Diario* era el Juan Rodríguez Bermejo, vecino de Molinos en tierra de Sevilla, que figura en algunos testimonios. Fran-

cisco García Vallejo menciona a Juan Rodríguez con estas palabras que forman un halo de poesía en torno del inidentificado marinero: «Aquel jueves en la noche aclaró la luna, e un marinero que se decía Juan Rodríguez Bermejo, vecino de Molinos, de tierra de Sevilla, como la luna aclaró, del dicho navío de Martín Alonso Pinzón, vido una cabeza blanca de arena, e alzó los ojos, e vido la tierra. E luego arremetió con una lombarda, e dió un trueno: ¡Tierra! ¡Tierra! E se tovieron a los navíos fasta que vino el día.»

Juan Rodríguez Bermejo pidió las albricias a Martín Alonso. Y Martín Alonso aguardó a que llegara el Almirante. Este gritó desde su nave:

—Señor Martín Alonso, que habéis fallado tierra.

—Señor, mis albricias no se pierdan—respondió Martín Alonso.

—Yo vos mando cinco mil maravedís de aguinaldo.

Preguntaréis por el jubón de seda y por el juro de los diez mil maravedises. Dar el jubón era dar los diez mil maravedises, y éstos se los adjudicó el Almirante, por la luz que había visto a las diez de la noche.

Pasado algún tiempo, corría un extraño rumor entre los marineros. Uno de los que había dado el grito memorable, viéndose defraudado, apostató y se fué a morir entre moros. Colón cargaba con el peso de la perdición de aquella alma. Oviedo recoge este rumor.

VI

DETENGÁMONOS un momento.

Colón, en su famoso *Diario*, que conocemos por el resumen de Las Casas, consigna el dato ya transcrito:

«Esta tierra vido primero un marinero que se decía Rodrigo de Triana.»

Después de todas las investigaciones hechas en los archivos, ya puede asegurarse que ninguno de los marineros de Colón se llamaba Rodrigo de Triana.

¿Quién era, pues, el primer marinero que vido tierra, según el *Diario*, y que, según el mismo *Diario*, se decía Rodrigo de Triana?

¿Este nombre fué el resultado de una mala copia? ¿Fué un descuido de quien primero lo escribió? ¿O se menciona a un marinero por su apodo?

Desde que empezaron las investigaciones, todos los datos indicaban como más probable que el Rodrigo de Triana del *Diario* era Juan Rodríguez Bermejo.

El testimonio de Francisco García Vallejo impresiona. Cada una de sus palabras contiene evocaciones de poema: la luna que aclara, la vista de la cabeza blanca de arena, el trueno de la lombarda, los dos gritos, la maniobra ordenada para quedar al paio.

El testigo prosigue: «Viernes, 11 de octubre, el dicho Martín Alonso descubrió a Guanahaní, la ysla primera. E que desto tanto sabe, e que lo sabe porque lo vido a

vista de ojos.» Salvo el error de fecha, que no altera el fondo del relato, ni sus pormenores, hay aquí un elemento decisivo.

Algo añade el testimonio que rinde Manuel de Valdovinos: «Que el sol puesto, dixo el dicho Colón a todos los que allí yvan que mirasen por tierra e que la verían, e que toda la gente, subidos por las gavias e por los castillos, miraron hasta que el sol se cerró, e que ninguno hombre de todos los navíos vido tierra, sino el mismo Colón, al poner del sol, e diz que les dixerón: «¿La veis?» «¿No la veis?» E que nunca, ninguno de los que yvan con él la vido. E que al cuarto de la primera rendido, el dicho Colón mandó hazer guardias en las proas de los navíos, e que yendo navegando al otro cuarto, vido la tierra un Juan Bermejo, de Sevilla, e que la primera tierra fué la ysla de Guanahaní.»

Diego Fernández de Colmenero habla por lo que se contaba: «Oyó lo contenido de la dicha pregunta a los mismos que venían de dicho viaje, e que del navío del dicho Martín Alonso, un marinero que se decía Juan Bermejo vido la tierra de Guanahaní primero que otra persona, e que pidió albrycias al capitán Martín Alonso Pinzón, e que assy descubrió la tierra primera.»

Con esto parece quedar todo aclarado. Rodrigo de Triana es Juan Rodríguez Bermejo, de Molinos, en tierra de Sevilla.

Pero la onomástica de los marineros que acompañaban a Colón es de lo más confuso. No siempre sabemos si se nos habla de un apellido, de una procedencia o de un oficio. Vignaud, si mal no recuerdo, hace de un Rodrigo, carpintero de ribera, nada menos que un Ribero,

carpintero. A veces hasta los que conocen el polvo de los archivos cometen equivocaciones como la de crear un Fernando Martín Gutiérrez, que es Juan Domínguez, porque, escrito el nombre con unas separaciones y unas aproximaciones—Juan Min Guez—, se ha tomado la J por otra letra antigua, la u por n, el Min por abreviatura de Martín y el Guez por abreviatura de Gutiérrez. Hay equivocaciones todavía más extrañas que sólo puede explicarse un paleógrafo, y que sólo un paleógrafo puede encontrar. El benemérito archivero D. Nicolás Tenorio, autor de la lista más completa de los marineros de Colón que había hasta hace pocos años, leyó Vicente Eguía en donde se ha descifrado el nombre de Bartolomé Roldán por la incansable Miss Gould Quincy, que dedica su vida a buscar los rastros de la tripulación descubridora.

Cuando todos creían que Rodrigo de Triana es Rodríguez Bermejo—porque frecuentemente se confundía Rodrigo con Rodrigues, sin z, como escribían entonces, y se llamaba sevillano al de Triana, como de Moguer al de Palos—, resulta que la confusión está muy lejos de haberse disipado.

Hay un Juan Verde de Triana. Y los que conocen estos datos, al preguntarse cómo se llamaba realmente Juan Verde de Triana, también se preguntan cuál era el verdadero nombre de Juan Rodríguez Bermejo. Parece increíble hoy que después de mencionar así a una persona nos falten los elementos esenciales del estado civil. Y, sin embargo, así es. ¿Juan Verde se llamaba Juan de Triana, e era Juan Verde, vecino de Triana? ¿Juan Rodríguez Bermejo, de Sevilla, era Juan Rodríguez, de Triana? ¿El

Verde y el Bermejo servían para distinguir a dos Juanes, que acaso se apellidaban Rodríguez y que eran de Triana?

Para Miss Gould, después de haber vivido tantos años sin abandonar la compañía de aquellos marineros, no sería difícil que Rodrigo de Triana fuese Juan de Triana, vecino de Moguer, o Juan de Sevilla, vecino de Palos, o los dos a la vez...

¿Con este marinero tuvo Colón la lucha por el juro de las albricias?

Nueva duda.

Estando Cristóbal Colón en el castillo de popa—escribe Las Casas—, con los ojos más vivos hacia adelante que otro, como aquel que más cuidado dello tenía, porque más le incumbía que a todos, vido una lumbre, aunque tan cerrada o añublada, que no quiso afirmar que fuese tierra; pero llamó en secreto a Pero Gutiérrez, repostero de estrados del rey, y díjole que parecía lumbre, que mirase él lo que le parecía, el cual la vido, y dijo que lo mismo le parecía ser lumbre; llamó también a Rodrigo Sánchez de Segovia, que los reyes habían dado cargo de ser veedor de toda la armada, pero no la pudo ver. Después se vido una vez o dos, y dizque era como una candelilla que se alzaba y bajaba. Cristóbal Colón no dudó ser verdadera lumbre, y, por consiguiente, estar junto a la tierra, y así fué.

Entonces dió aviso a los veladores de proa para que no se descuidasen. Y la *Pinta*, que llevaba siempre la delantera, «vido la tierra, que estaría dos leguas, a las dos horas después de media noche». Pero los diez mil maravedís de juro fueron adjudicados a Colón, juzgando

los reyes que, «pues él había visto primero la lumbre, fué visto ver primero la tierra».

Aquí parece que la lucha se entabla entre Colón y Rodrigo de Triana. Pero Gonzalo Fernández de Oviedo, que escribe años después, y que probablemente se inspira en el rumor público, y no en los papeles de Colón, como Las Casas, hace reclamante del juro a un inidentificado marinero de Lepe, víctima del albalá que para adjudicar el juro de las albricias expidieron los reyes el 24 de mayo siguiente.

El pasaje de Oviedo cuenta los hechos con estos menores:

Andando así, un marinero de los que yban en la capitana, natural de Lepe, dixo: «¡Lumbre! ¡Tierra!» E luego, un criado de Colón, llamado Salcedo, replicó diciendo: «Eso ya lo ha dicho el Almirante, mi señor.» Y en continente Colón dixo: «Rato ha que yo lo he dicho, y he visto aquella lumbre que está en tierra.» Y así fué: que en jueves, a las dos horas después de media noche, llamó el Almirante a un hidalgo, dicho Escobedo, repostero de estrados del rey Católico, y le dixo que veía lumbre. Y otro día de mañana, en esclareciendo, y a la hora que el día antes había dicho Colón, desde la nao capitana se vido la isla que los indios llaman Guanahani, de la parte de la tramontana o norte. Y el que vido primero la tierra, quando ya fué de día, se llamaba Rodrigo de Triana, a once días de octubre del año ya dicho de mill e quatrocientos y noventa y dos... Aquel marinero que dixo primero que veía lumbre en tierra, tornado después en España, porque no le dieron las albricias, despechado de aquesto, se pasó en Africa y renegó de la fe. Este hombre,

segund yo oy decir a Vicente Yáñez Pinzón y a Hernán Pérez Mateos, que se hallaron en este primer descubrimiento, era de Lepe, como he dicho.

Oviedo distingue. Su leyenda habla de dos marineros: el de Lepe, que viaja en la *Santa María*, y ve la lumbre; el llamado Rodrigo de Triana, que ve la tierra. El conflicto no surge entre Colón y Rodrigo de Triana, como parece indicarlo Las Casas. Según Oviedo, las pretensiones que se oponen son las de Colón y el marinero de Lepe.

Algunos escritores modernos, a partir de Navarrete, salvan las incertidumbres haciendo un solo marinero del Rodrigo de Triana y del anónimo de Lepe.

Si hubo tal marinero de Lepe, ¿quién era?

Con los datos encontrados hasta hoy, la seña conocida sólo conviene a Pero Izquierdo, que, acompañado de Alfonso Clavijo y Juan Moguer, había tomado parte en la evasión de Bartolomé Torres, preso por homicidio. Este reo y sus amigos, condenados también a muerte, invocaron el beneficio de la cédula, que mandaba suspender cualquiera acción judicial o la ejecución de las penas en favor de los que quisieran ir al viaje de Colón.

Aquí vemos el origen de la leyenda que hace galeotes a los tripulantes de las inmortales carabelas: sólo Colón tiene arrojo para la expedición suicida, y los que le acompañan van cargados de grillos.

Pero la investigación descompone aquella masa humana. Como en todas, hay animosos y cobardes. Hay buenos y malos. Cuatro hombres representan el elemento que sale de una cárcel. No van forzados, sin embargo. Aceptan los peligros del viaje a cambio de una remisión de culpas.

¿Cuáles son éstas?

Bartolomé Torres ha matado. No conocemos la naturaleza y circunstancias del hecho ejecutado por él.

Sólo sabemos algo que le abona. Por librarle, tres amigos suyos quebrantan la cárcel de Palos y son condenados a muerte.

Uno de los sentenciados es Pero Izquierdo, y ciertos indicios parecen darle derecho a figurar como víctima en el obscuro episodio del conflicto con el Almirante.

VII

LA expedición se encontraba en un archipiélago corallino, compuesto de 36 islas, 687 cayos y 2.414 rocas.

A las primeras luces de la mañana del viernes, 12 de octubre, el almirante salió a tierra en la barca armada, con los capitanes de la *Pinta* y la *Niña*. Estaban en una isleta, que creyeron oír designar con el nombre de *Guanahani*. Llevaban la bandera real y dos de la Cruz Verde, con las iniciales de los Reyes Católicos. En presencia del escribano Rodrigo de Escobedo, el Almirante tomó posesión de aquella tierra, poblada de gentes desnudas.

Guanahani se ha perdido. Su identificación ha dado lugar a las más gratuitas conjeturas. Geógrafos, historiadores y aficionados se engolfan en sutilísimas disertaciones. Después de estudiar el archipiélago y de señalar con la exactitud más minuciosa todas sus partes, los especialistas han logrado formar cinco candidaturas a la preeminencia de isla del descubrimiento. Estas candidaturas son la del Gato, la de Samana, la de Mayaguana, la de Gran Salina y la de Watling. El comodoro Alexander Slidell Makenzie es el paladín del Gato; Don Martín Fernández de Navarrete, el de Gran Salina; el marino inglés Becher defiende los derechos de la isla de Watling; el capitán G. V. Fox sostiene los de Samana, y el historiador brasileño Varnhagen aboga por Mayaguana.

Colón había dicho: «Esa isla es bien grande, y muy

llana, y de árboles muy verdes, y muchas aguas, y una laguna en medio muy grande, sin ninguna montaña, y toda ella verde, que es placer de mirarla.» Había hablado también de «una gran restinga de piedras que la cerca toda al rededor». Y por último había observado que «entre medias queda hondo y puerto para cuantas naos hay en toda la cristiandad», aunque «la entrada dello es muy angosta».

Era necesario encontrar una isla que tuviera laguna, restinga y puerto... A unas les falta gran laguna; a otras, restinga entera; a todas, puerto de tal capacidad. No importa. La laguna se ha secado. Para restinga basta con media o cuarta, pues el Almirante no bojó acaso toda la isla. Y respecto del puerto, hay que hacer un margen para las hipérboles colombinas.

Al acercarse el Tercer Centenario fué preciso elegir entre todas las candidaturas viables y hacer una consagración definitiva. Había espíritus que dudaban. Los grupos de hombres resueltos y afirmativos presentaban razones muy sólidas en favor de la isla predilecta, pero ninguna de esas razones era concluyente. ¿A qué isla inclinarse para el otorgamiento del premio jubilar?

«Ces difficultés n'étaient pas faites pour ébranler le *Herald* de Chicago, déterminé à réussir là où tant d'excellents esprits avaient échoué—dice Mr. HARRISSE en una de sus sátiras colombinas—. Le journalisme a des raisons que la raison ignore, et l'ordre fut donné d'expédier incontinent une caravelle bien équipée, avec tout ce qu'il faut pour écrire. Nous ne savons pas si on embarqua aussi une somnambule, mais, de fait, vingt-quatre heures après avoir appareillé du port de Nassau, le navire

qui portait le journaliste et sa fortune arriva en ligne directe sur le lieu même. C'est dans l'île Watling, par 23 degrés 28 minutes de latitude nord et 74 degrés 28 minutes 8 secondes de longitude ouest, méridien de Greenwich.»

Los expedicionarios de Chicago levantaron un monumento y dejaron una inscripción con las siguientes palabras:

ON THIS SPOT
CHRISTOPHER COLUMBUS
FIRST SET FOOT ON THE SOIL OF
THE NEW WORLD
ERECTED BY THE
CHICAGO HERALD
JUNE, 15, 1890

¡En este lugar desembarcó el almirante! El diario de Jerópolis—o Porcópolis, como llama Paul Bourget a Chicago, cometiendo una incorrección gramatical—señala el punto con tal precisión que situó su monumento a ciento ochenta y dos metros—ni uno más ni uno menos—del sitio en que Colón pisó por primera vez las tierras del Nuevo Mundo. Mr. HARRISSE dice: «Peut-être y virent-ils encore l'empreinte de ses pas.»

VIII

ABANDONEMOS estas frivolidades. En el Gato, en Samana, en Watling o donde fuera, Colón tenía un problema que nos interesa seguir.

¿A qué parte del mundo había llegado?

Desde el 12 de octubre de 1492 hasta su muerte—acaecida en Valladolid, catorce años después, y cuando ya había conocido todas las Antillas, el delta del Orinoco, parte de la costa de Venezuela y la de la América Central por el lado del mar Caribe—, Colón persistía en afirmar que esos países pertenecían al mundo de Marco Polo. La extensión del Océano Pacífico no tuvo existencia para él, ni podía tenerla. Pero tampoco admitió que se levantase a su vista el muro de insospechadas realidades que los contemporáneos miraban con curiosidad y duda, como se mira todo lo desconocido y enigmático.

Colón hizo de sus noticias erróneas un sistema, y el sistema se convirtió en obsesión. Torturando los hechos procuraba empeñosamente mantener un engaño del que todos salieron menos él.

No era en Lisboa, ni en Sevilla, ni en Salamanca, donde mejor pudo haber abandonado su falsa representación del universo. Era en aquel Mundo Nuevo, que él nunca vió como tal. A cada instante renovaba con insis-

tentes afirmaciones una actitud, que si en principio era comprensible, y se comprende, pocos años después nadie lograba entender. Esto es literalmente exacto. Y voy a presentar hechos que lo demuestran con palmaria evidencia.

El domingo 21 de octubre de 1492, andando entre aquellas islas, «que no podría ver por menudo en cincuenta años», pretendía rodear una de tantas, llamada por él la Isabela, para hablar con el rey de ella y ver si lograba haber una gran cantidad de oro que tenía, como le aseguraban. Pero su mayor empeño no era éste, sino «partir para otra isla grande mucho». Colón dice: «Creo que debe ser Cipango, según las señas que me dan estos indios que yo traigo, a la cual ellos llaman Colba —y era Cuba—, en la cual dicen que ha naos y mareantes...» Después de que visitase esa isla y la de Bohío, una de las más grandes, y en hallando recaudo de oro y de especias, iría sin tardanza a la tierra firme y a la ciudad de Guisay—la Quinsay de China—para que lo más pronto posible recibiese el Gran Can las cartas de los Reyes Católicos.

El martes 23 de octubre dice Colón: «Quisiera hoy partir para la isla de Cuba, que creo que debe ser Cipango...» Y el día 24 habla de un modo igual: «Esta noche, a media noche, levanté las anclas de la isla Isabela, del cabo del Isleo, que es de la parte del norte, a donde yo estaba posado, para ir a la isla de Cuba.» Esta isla de Cuba, afirma «es la isla de Cipango, de que se cuentan cosas maravillosas, y en las esferas que yo vi, y en las pinturas de mapamundos, es ella en esta comarca».

Pero el día 30, Cuba es tierra firme para Colón. Y el rey de aquella tierra tenía guerra con el Gran Can, al cual llamaban Cami. El día 1.º de noviembre, Colón habla de este modo: «Y es cierto questa es la tierra firme, y que estoy ante Zayto y Guinsay, cien leguas, poco más o menos, de lo uno y de lo otro, y bien se muestra por la mar, que viene de otra suerte que fasta aquí no ha venido, y ayer, que iba al norueste, fallé que hacía frío.» El P. Las Casas, desesperado, pone una nota diciendo: «Esta algarabía no entiendo yo.»

Pero saltemos diez años, esto es, del 1.º de noviembre de 1492 al 7 de julio de 1503. Escribe entonces en la isla Jamaica la célebre carta de relación de su cuarto y último viaje, durante el cual descubrió y exploró las costas de Centroamérica en el mar Caribe, y proponiéndose manifiestamente dejar perfecta obscuridad sobre su derrotero, declara que de los 150 individuos que le acompañaban, aun habiendo entre ellos «muchos suficientes para pilotos y grandes marineros»—son sus palabras—, «ninguno podría dar razón cierta de la ruta que tomó a la ida y a la vuelta». Arrastrados por vientos y corrientes, navegando por mares que, según él, eran desconocidos de todos, enfermo el descubridor durante la travesía, ninguno podría decir debajo de qué parte del cielo se habían encontrado. Sólo él sabía *el secreto*, pues sólo había «una cuenta y razón cierta de astrología». ¡Sólo él sabía en dónde estaba Veragua! En la carta de relación calla que anduvo quitando mapas y apuntes a los pilotos y marineros. A pesar de sus diligencias, uno de esos hombres, llamado Diego de Porras, pudo conservar su registro, modelo de exactitud, por el que se conoce aquel

viaje aun en sus más pequeños pormenores. Y la carta de Colón queda como un testimonio de la perturbación extraña a que había llegado con su prurito de negar la evidencia geográfica.

Concluida la exploración de la América Central, los navegantes tocaron de arribada en la isla de Cuba. Colón calló este nombre y empleó el de Tierra de Mago, lindante con la de Catayo, suponiendo que así nadie se enteraría de su ruta. Ya para entonces hasta los pajes de las armadas sabían que Cuba no era tierra firme; pero Colón persistía en una nomenclatura engañosa. Todavía negaba el carácter insular de Cuba, fundándose en declaraciones notariales que había arrancado nueve años antes a los pilotos del segundo viaje, amenazándoles con penas corporales y pecuniarias para afirmar lo que ignoraban, puesto que no habían bojado toda la tierra de Cuba. Pero si esta afirmación juramentada, que, careciendo de base experimental, era nula cuando se hizo, nueve años después acusaba insania en quien la mantenía, pues ya desde 1500 corrían por Europa cartas geográficas en que constaba la forma insular de Cuba. Y es curioso que el autor de la primera de esas cartas, Juan de la Cosa, fuera uno de los que en 1494 tuvieron que ceder a la presión del Almirante para declarar sobre hechos no comprobados.

En esta misma relación de 1503—no igualada por su incoherencia y exaltación—afirma el almirante que uno de los parajes de la América Central en que ha echado anclas dista diez jornadas del río Ganges. Andando esas diez jornadas se encontraba un mar en el que había naves con bombardas, gentes vestidas y guerreros armados

de espada y coraza. «Parece que estas tierras están con Veragua, como Tortosa con Fuenterrabía o Pisa con Venecia.»

No habiendo podido llegar hasta el Ganges, guardaba el secreto de la navegación. ¡Sólo él conocía la ruta!

RETROCEDAMOS a los dos viajes anteriores. Durante el segundo se hizo, el 12 de junio de 1494, la declaración referida sobre Cuba, con el apercibimiento de que se cortaría la lengua al que en cualquier tiempo dijese cosa diferente.

El tercer viaje de Colón dió principio en Sanlúcar de Barrameda, el día 30 de mayo de 1498. El almirante llegó frente a una desembocadura del río Orinoco, y viendo la impetuosísima corriente que se precipitaba en el mar, dijo recordando los libros de las *Maravillas del Mundo*: «La Sacra Escritura testifica que Nuestro Señor hizo al Paraíso Terrenal, y en él puso el árbol de la vida, y dél sale una fuente de donde resultan en este mundo cuatro ríos principales: Ganges en la India, Tigris y Eufrates en (¿el Asia anterior?), los cuales apartan la sierra y hacen la Mesopotamia y van a tener en Persia, y el Nilo, que nace en Etiopía y va en la mar en Alejandría.»

Aqué era sin duda el cuarto río. «Grandes indicios son éstos del Paraíso Terrenal...» Se refiere a todos los indicios recogidos desde el primer viaje. El mundo no es redondo, sino puntiagudo, como pera. A partir de cien leguas de las islas Azores, los navegantes empiezan a subir. Las agujas noruestean, y es por eso. La temperatura, que debería corresponder a la del otro hemisferio, se

hace cada vez más suave. Los hombres no son lanudos y negros como los de Guinea, sino más blancos que en cualquiera otra parte de las Indias, donde tienen la piel cobriza. «Yo no tomo que el Paraíso Terrenal sea en forma de montaña áspera, como el escribir dello nos amuestra, salvo que él 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.»

No queda sino una alternativa. «Si aquel río, de allí del Paraíso no sale, parece aún mayor maravilla, porque no creo que se sepa en el mundo de río tan grande y tan fondo.»

Toda la geografía de Colón se cifra en estas palabras, que repite con frecuencia, y que cierran su testamento de explorador en 1503: «E el mundo es poco; el enjuto dello es seis partes; la séptima solamente cubierta de agua; la experiencia ya está vista, y la escribí por otras letras, y con adornamiento de la Sacra Escripura (en el *Libro de las Profecías*, extraño monumento de exaltación mística), con el sitio del Paraíso Terrenal, que la Santa Iglesia aprueba».

Persiste en una «razón cosmográfica», que había sido todo el fundamento de su acción práctica, y que es de la mayor importancia para darnos cuenta de la ofuscación que le impide ver tierras distintas de las de Asia en las que va explorando.

He aquí su argumento: «Digo que el mundo no es tan grande como dice el vulgo, y que un grado de la equinocial está 56 millas y dos tercios; pero esto se tocará con el dedo.»

Ahora bien: no era el vulgo quien afirmaba que el

mundo tenía más espacio. Esto lo afirmaban los sabios, por razones que dejaban fuera de discusión, como una vetustez inadmisibile, las 56 millas y dos tercios de Colón. Precisamente el vulgo estaba con el Almirante, y los técnicos, en el otro bando.

Desde mediados del siglo iv antes de Jesucristo, los griegos habían aceptado la esfericidad de la tierra, que se enseñaba en las escuelas, demostrándose con tres pruebas. Era la primera la eliminativa, por la que se excluían la forma cónica, la discoide, la paralelepípeda y otras. Empleábase también la prueba aproximativa del buque visto desde lejos. Pero la prueba final y decisiva era la de la proyección de la sombra en los eclipses. Los árabes tuvieron como favorita la prueba astronómica de la elevación de las constelaciones del hemisferio hacia cuyo polo se aproxima el viajero.

Una cuestión muy atendida y que preocupaba a los observadores, era la de la medida del arco de meridiano para determinar la circunferencia de la tierra. Los resultados difieren, y, reducidos a kilómetros, van desde 74.000, que es el de Aristóteles, hasta el de 37.800 de Tolomeo.

Si Colón hubiera sido versado en letras clásicas y hubiera podido estudiar directamente los autores antiguos, habría hecho un análisis personal de la cuestión. Tal vez hubiera tenido vacilaciones para emprender su viaje, a no ser que sólo se propusiera visitar las islas del Océano, como lo afirma Vignaud en su *Histoire de la Grande Entreprise*. Con todo, después de realizar el descubrimiento, la multiplicidad de cálculos lo habría llevado acaso a una actitud menos absoluta en presencia de las tierras

occidentales. Pero Colón se había limitado a una lectura rápida y nerviosa de la *Imago Mundi*, obra del cardenal Pierre d'Ailly, escrita a principios del siglo xv, que prolongaba la extensión del Asia. Según el *Almagesto* de Tolomeo, había 180 grados desde el extremo de la Península Ibérica hasta el extremo de las Sinas, midiendo hacia el levante. «Colón, engañado por una larga serie de falsas conclusiones—dice Humboldt—, aumentó este espacio hasta 240 grados. La costa oriental del Asia, por la que suspiraba, parecía avanzar hasta la Nueva California, bajo el meridiano de San Diego. Según esto, esperaba no tener que recorrer sino 120 grados de longitud, en vez de los 231 que realmente separan el rico centro mercantil de Quisay, en China, de los últimos extremos de la Península Ibérica.»

Mucho se ha discutido la parte que en los planes de Colón haya podido tener el célebre astrónomo florentino Toscanelli. El erudito González de la Rosa sostuvo que no es histórica la supuesta correspondencia sostenida por Toscanelli con Cristóbal Colón. Esta tesis ha sido después mantenida con gran vigor por Mr. Vignaud en algunas de sus obras. No es el caso de exponer la cuestión. Baste decir que no era necesaria la opinión de Toscanelli para que Colón hubiera adoptado las bases en que fundó su empresa.

Existía una corriente, que podríamos llamar *de aproximación*, entre las tierras que Colón buscaba y las que iba a dejar. La *manzana* de Behaim, por ejemplo, era una interpretación del partido *proximista*. Colón navegaba ya mientras Behaim hacía su globo en Nuremberga. Pero los dos respiraron el mismo ambiente y leyeron los

mismos libros: los dos acaso coincidían en insuficiencia de conocimientos y de métodos.

La medida del grado era una cuestión capital, y ya vimos que Colón la reducía considerablemente. El cálculo erróneo procedía del astrónomo árabe Alfagrán. En la *Vita dell'Ammiraglio*, libro atribuído a Don Fernando Colón, se lee: «Lo que hacía creer más al Almirante que aquel espacio fuese pequeño, era la opinión de Alfragano y los que le siguen, que pone la redondez de la tierra mucho menor que los demás autores y cosmógrafos, no atribuyendo a cada grado de ella más que 56 millas y dos tercios, de cuya opinión infería que, siendo pequeña toda la esfera, había de ser por fuerza pequeño el espacio que Marino dejaba por desconocido, y en poco tiempo navegado, de que infería asimismo que, pues aun no estaba descubierta la fin oriental de la India, sería aquel fin el que está cerca de los otros por occidente.» El error que sirvió para descubrir fué más tarde causa de perturbaciones mentales que confinaban con la locura. «Adviértese—dice Humboldt—en lo poco que nos ha quedado de los escritos de Colón, así en lo que conservó su hijo como en su correspondencia con los soberanos y personas de la corte de Isabel, y en el bosquejo de la obra de las *Profecías*, que lo que más atormentaba su imaginación y lo que buscaba con mayor empeño en las obras de los antiguos y en los cosmógrafos más inmediatos a su siglo, era la proximidad entre la India y las costas de España, el conocimiento de la grande extensión de Asia por el oriente, el número de islas ricas y fértiles que rodeaban las costas orientales del continente asiático, la pequeñez absoluta de nuestro planeta y la relación que en general

presenta el área de las tierras y de los mares en la superficie del globo.»

Si Colón hubiera querido ver las realidades situadas fuera de su sueño, habría atendido a trabajos como los que ejecutaba Antonio de Nebrija para determinar exactamente la milla romana, y habría adquirido la evidencia del considerable error en que incurre Alfagrán cuando da al grado una medida calculada sobre esas unidades. Pero Colón era tan poco cuidadoso tratándose de números que a su vez confundió las millas romanas con las italianas.

Sería inhistórica puerilidad exigirle que al encontrarse en Cuba por primera vez hubiera reducido a cifras la distancia que lo separaba del Japón, y que estando a 4.250 millas marinas de las costas occidentales de la Península Ibérica, supiese que le faltaban más de 7.000 millas para llegar al Japón, contándose como se cuentan 11.355 entre Lisboa y aquella isla, por el canal de Panamá.

Con iguales datos, o con los mismos que tenía Colón, otros navegantes tomaban una actitud bien distinta. Y en la propia España, sin salor de su gabinete, Pedro Mártir sonreía y el buen cura Bernáldez movía la cabeza cuando Colón les hablaba de su Cipango, de su Mago y de su Catay. Aquello estaba muy distante, y era un juego aceptar las proximidades que Colón soñaba, ya por mar, ya por tierra.

Hay que tender a la verdad íntegra. Si el Almirante fué, sin duda, inferior a la obra que realizó, hubo en él potencialidades íntimas que lo levantaron sobre sus insuficiencias de investigador, sobre sus desviaciones de mis-

tico insano, sobre sus asperezas de logrero y sobre sus faltas a la caridad como hombre. Sin darse cuenta, y aun contra su voluntad muchas veces, deja escapar las inspiraciones de su poderoso numen. Unificado con la Naturaleza, la interpreta y la exalta con voz apasionada. El *Diario* del primer viaje, la relación del tercero, y, sobre todo, la del cuarto, dan testimonio de un poeta, informe y fragmentario, pero igual en grandeza a los más excelsos. Colón puede ser comparado sin desventaja a cualquiera de los cantores orientales de la Naturaleza. Su prosa descriptiva conmueve tanto como los pasajes más rememorados de la Biblia y de Homero. El barón de Humboldt, que era también un inspirado, fué acaso quien mejor cuenta se dió de esa parte antes desconocida del Colón íntimo, héroe glorificado por otros títulos que son falsos.

El Almirante, descubridor inconsciente del Nuevo Mundo, ha sido también el inconsciente fundador de una literatura genuinamente propia del Atlántico, adormecido en el mar de Sargazo, tempestuoso en la corriente del golfo de Méjico, asfixiante en el Ecuador térmico, de furias infernales en el Caribe; el fundador de una literatura que demanda genio para pintar la sonrisa del mundo antillano y la desconocida majestad que sobrecogió al viajero el día en que sus naves fueron azotadas en el golfo de Paria por el ímpetu colosal del Orinoco.

ASSI FOMOS ABRINDO AQUELLES MARES

LA relación enviada a Don Juan II por Peres de Covilham sobre las riquezas de la India, había encendido en el monarca nuevo deseo de proseguir las exploraciones conducentes al establecimiento de una ruta entre Lisboa y los bazares del Malabar. Pero de pronto se propagó por la corte la noticia del arribo de una carabela procedente de la India. Había ido por el camino directo del occidente, que años antes proponía Colón al propio rey Don Juan II. Y ese mismo Colón era quien llegaba, trayendo muestras de oro y especierías como testimonio de su estancia en las tierras indianas. Para que nadie dudase, traía también algunos naturales de aquellas partes. Consternado, supo Don Juan que los indígenas de Colón eran muy diferentes de los negros. No cabía duda. Colón había estado en las Indias.

El explorador, arrebatado por los temporales, había arribado a una de las islas de los Azores, en donde las autoridades pretendieron detenerlo. Y todavía después de aquello, nuevos caprichos del mar, y acaso algún plan

suyo, lo llevaron hacia Lisboa. En tanto que Martín Alonso, como una flecha, llegaba directamente a tierra de la corona de Castilla, en Bayona de Galicia, Colón ponía nuevamente el pie en la capital portuguesa. El rey no estaba en Lisboa, sino en Val de Paraíso, cerca de Santarem. Colón quiso verle, y esta pretensión en quien había sido despedido, pareció una burla. Los cortesanos, llenos de indignación, propusieron vengar la ofensa y matar al descubridor, con lo que su ruta quedaría sepultada en el olvido. No habría inconvenientes, pues, siendo el almirante *descortés e alvoraçado, podiido com elle travar de maneira que cada hum destes seus defeitos, pareçesse a causa de sua morte*. Pero Don Juan II, finísimo diplomático, no podía hacer cosa tan torpe, y antes por el contrario, recibió a Colón y aun le dió «vestidos de escarlata» para *los indios*. Quedaba la espina en las carnes del monarca. Los dos Católicos, locos de alegría, se apresuraban a enviar la segunda expedición, pero no desatendían el negocio del conflicto posible con Portugal. Pretendiendo dar tiempo al tiempo y alargar las negociaciones mientras tenían datos más positivos, despacharon dos plenipotenciarios a la corte de Don Juan. Iban éstos con instrucciones reservadas para entretener el pleito. El agudísimo Don Juan, viendo la trama, lanzó una sátira envenenada contra los negociadores. Como fuese cojo uno de ellos, Pero de Ayala, y todo vanidad el otro, Don García de Carvajal, decía Don Juan:

—Esta embajada del rey mi primo, no tiene pies ni cabeza.

Es imposible hablar aquí de la resolución finalmente adoptada, ni detenernos en el pormenor de los tratados

que concluyeron las dos coronas. Pero no quiero omitir algunos antecedentes, para comprender los hechos que vienen a continuación. En 1445, el Papa Eugenio IV había concedido a la corona portuguesa las tierras descubiertas y que se descubriesen a lo largo de la costa occidental del Africa. En 1449 daba otra bula en el mismo sentido. El Papa Nicolás V confirmaba en 1450 y ampliaba en 1455 estas mercedes. Lo mismo hizo Calixto III en 1456. Sixto IV tuvo cuidado de establecer la excepción de las Canarias en favor de los castellanos, pero a la vez hizo una declaración tan general que Alfonso V de Portugal podía considerarse con títulos para conquistar el resto del mundo pagano. De aquí las reclamaciones presentadas por Don Juan II al saberse el resultado de la expedición de las carabelas de Palos. Solicitado por la corona de Castilla, el Papa Alejandro VI dividió el mundo en dos partes, concediendo un hemisferio a los Reyes Católicos y el otro a Portugal.

Muerto Don Juan II, Portugal quedó huérfano. «*Ben aventurada é a terra onde ha rey sabedor*», decían las *Ordenações do Reino*. Doña Isabel la Católica pronunció esta oración fúnebre, que no ha sido igualada por otra alguna :

— ¡El hombre ha muerto!

Pero Portugal había llegado a un momento en que el impulso nacional era más poderoso que todas las iniciativas de la corona.

El sucesor de Don Juan, su primo y cuñado, abrió la esplendorosa era manuelina. Todo se le dió: todo estaba preparado. Era el feliz heredero de una riqueza acumulada por los esfuerzos de las últimas generaciones.

Hasta su mujer, viuda del infante, hijo y presunto heredero de Don Juan II, entró en el tálamo del nuevo monarca por obra del azar. ¿Qué podía hacerse de aquella infanta española, que enviudaba en su luna de miel, sino restituirla a Portugal para que fuese consorte del que reinaba en lugar del mozo insustancial cuya desaparición había hundido en un dolor sin consuelo al gran monarca?

La era manuelina se abrió con una epopeya. Había en el arsenal tres cascos a medio labrar. Eran los de aquellas embarcaciones mandadas construir según instrucciones del difunto y ya legendario Janinfante. La gente que había ido al descubrimiento del cabo de Buena Esperanza, aguardaba las nuevas ocasiones que se le presentaran. Bartholomeu Días recibió la orden apremiante de reanudar preparativos. Era preciso a toda costa doblar el *cabo Tormentoso*.

Entre los hombres de corazón más templado, figuraban los Gamas. El padre, Estevão, hubiera sido el designado para la futura expedición. Pero Estevão había muerto. Quedaban los hijos. Alguno de ellos podría ser el preferido, pero había muchos que aspiraban al honor y al peligro de la empresa. Los cortesanos exploraban la regia voluntad, pues el pensamiento del soberano era un secreto.

¡Oh Crónica! Tú, madre del Poema, viste a Don Manuel presidiendo el senado de las barbas de nieve y de las calvas ilustres que forman el Consejo de un monarca. Tú le viste en el momento de la resolución suprema. Y tú nos cuentas—¡oh Crónica novelera!—que pasaba frente al rey un caballero. El rey tenía los ojos

bajos. Meditaba. De todo eres capaz—¡oh Crónica!— hasta de contar que medita un Don Manuel...

Y entonces... ¿Pero para qué quitarte la palabra? Tú has dicho—sólo tú sabes decir estas cosas—que «como levantase el rey los ojos, acertó a atravesar la sala Vasco de Gama, caballero de su casa, y de noble generación, hijo de Estevão da Gama, veedor que fué de la casa del rey Don Alfonso». Y Don Manuel al instante resolvió que el camino de la India fuese buscado por aquel «*homem prudente e de bon saber, e de grande ánimo para todo bom feito*».

Sólo hubo una dificultad, y fué que el hermano de Vasco valía más que él en concepto del propio héroe, por lo que hubo porfía entre Don Manuel y el designado para capitán, quien se empeñaba en ceder el puesto a su hermano.

Ya nada faltaba. Las carabelas eran gigantes en comparación de las que habían llevado Bartholomeu Días y Janinfante al histórico descubrimiento del Cabo. Estos navegantes habían tenido vasos de 50 toneladas, y la menor de la nueva armada era de 50 toneles, medida mayor que la tonelada. Se llamaba la *Berrio*. La *San Rafael* daba una medida de 100 toneles, y 120 la *San Gabriel*. Iba una cuarta nave de 200, para los víveres.

Con estos buques se hizo el primer viaje de Lisboa a la India.

Dice Carlyle que Shakespeare significa más para Inglaterra que todo su imperio colonial. Para el pueblo portugués el imperio colonial tiene un valor supremo, porque a ese imperio debió *Os Lusíadas*. Vasco de Gama y Camões van unidos en la historia y en el arte. El héroe

y el poeta dan a Portugal una fisonomía inconfundible. Por el uno y por el otro, ese reino que ocupa una porción insignificante en la superficie del planeta, tiene una participación gigantesca en la civilización occidental. Pero hay que entender el valor de estos dos personajes. Lo que son es un reflejo. Nada hubieran hecho el uno y el otro sin el empuje que los levantó, y que fué la obra popular, magníficamente exteriorizada en una epopeya.

Tuvo una significación más grande aún este viaje célebre. El marino español D. Cesáreo Fernández Duro ha dicho con atinada expresión, y sobre todo con rectitud profesional, que la ruta del cabo de Buena Esperanza llevaba necesariamente como consecuencia el descubrimiento del Nuevo Mundo. Ya veremos adelante las indeclinables razones náuticas de esta afirmación.

Descubierto el Nuevo Mundo—y poco importa en esto año más o año menos, como importa poco este o aquel sitio de la primera arribada—, la consecuencia necesaria del descubrimiento tenía que ser la ocupación de sus territorios por los dos pueblos peninsulares.

Si la positiva epopeya de Portugal no es la de la India, sino la colonización del Brasil, porque en ese inmenso territorio se hablará el portugués y se cantarán las estrofas de *Os Lusíadas* por millones y millones de seres humanos, la positiva epopeya de España no es el viaje con que se anticipó en el descubrimiento a los expedicionarios de Gabral, sino la serie de exploraciones cuyo resultado fué la ocupación de los territorios que están incorporados en la cultura de que es índice representativo el *Quijote*.

II

VASCO de Gama era polluelo de una de las águilas que volaban en los días de Don Juan II. No sin razón se le llamaba a la empresa de las Indias. El *Principe Perfecto* le había encomendado una de las tareas más delicadas. Bien sabido es que Don Juan II no retrocedía ante ningún temor para imponer sus privilegios navales. Robada una carabela por corsarios franceses, el rey dispuso el embargo de las naves de aquella nación que hubiese en todos los puertos de sus dominios. El comisionado para esto fué Vasco de Gama. Sólo en Lisboa se embargaron diez buques. Para evitar los daños que esta situación podía acarrear sobre el comercio de sus súbditos, el rey de Francia se apresuró a ordenar que fuese devuelta la carabela. Con todo, el pleito no se allanó desde luego. «Hecha la restitución de la carabela—dice Vasconcelos—, se halló que faltaba un papagayo.» Y no se levantó el embargo hasta que el papagayo volvió a sus lares, es decir, a su jaula y a su carabela.

Esta anécdota y esta intervención de Vasco de Gama en una coyuntura de tanto peligro como era la que podía traer disensiones y aun la guerra con Francia, dan viso de verosimilitud a la creencia de que Don Manuel no eligió a Vasco de Gama, sino que éste le había sido legado, como la corona, como la mujer y como la epopeya.

La primera expedición al Oriente se conoce por un

documento de valor excepcional: *el Roteiro da viagem que em descobrimento da India pelo cabo de Boa-Esperança fez Dom Vasco da Gama en 1497*. Es imposible seguir los episodios interesantísimos de esa memorable navegación, historiada por el oscuro marinero o soldado, Alvaro Velho, que se inmortalizó gracias a su obra narrativa, literalmente vaciada después en el texto del gran cronista nacional Fernando Lopes de Castanheda. Pero si no me es dado seguir todas las peripecias de la memorable navegación, evocaré algunas de ellas.

Un sábado, que fué 8 de junio, los expedicionarios perdieron de vista la capilla de Rastello, donde tres años más tarde se había de empezar la fábrica del maravilloso convento de Belem, una de las glorias artísticas de Portugal.

Cinco mortales meses tardaron los navíos en llegar a las tierras meridionales del continente africano. João de Barros describe el arribo a la bahía de Santa Elena—por muchos escritores confundida lamentablemente con la isla en que fué a morir Napoleón—, y aunque Barros nada dice que difiera del precioso *Roteiro* de Alvaro Velho, tiene un dato que para nosotros merece la atención más solícita. Velho refiere que saludaron la vista de la tierra vistiéndose todos de gala, que las naves fueron empavesadas y que se agasajó al *capitão mor* disparando lombardas. Cuando desembarcaron después del sondeo practicado por Pero d'Alemquer, Gama dispuso que permanecieran allí para limpiar las naves, reparar las velas y hacer leña. Pero Barros añade que Gama saltó a tierra también «para tomar la altura del sol». Y prosigue. «Porque comoquiera que el uso del astrolabio para el menes-

ter de la navegación hacía poco tiempo que se aprovechaba en la práctica de los mareantes de este reino, y siendo pequeños los navíos, no confiaban mucho en su operación cuando la ejecutaban a bordo, por causa del movimiento. Y esto sucedía principalmente con un astrolabio de palo de tres palmos de diámetro, que armaban en otros tres palos a manera de cabria para seguir mejor la línea solar y poder saber la altura de aquel lugar de una manera más cierta y distinta, pues aun cuando llevaban otros astrolabios de latón más pequeños, de aquel modo rudo había tenido principio un arte que tanto fruto ha dado después a la navegación.» Camões describe el alborozo de la llegada. Un marinero da el grito anunciando la tierra. Todos miran hacia el oriente y ven levantarse del horizonte, a manera de nubes, el firme trazo de una costa. En el pensamiento del poeta, lo esencial entonces para Vasco de Gama era el conocimiento de la situación de aquellas partes remotas :

*Pello novo instrumento do Astrolabio
invençam de sutil juizo e sabio.*

Y prosigue en una espléndida estrofa refiriendo cómo se dispersa la gente, ávida de ver las cosas extrañas de una tierra nunca pisada por otras plantas de exploradores. Pero el poeta siente una curiosidad más alta, y su mente se queda con los pilotos en la playa para tomar la latitud y fijar aquel punto en las cartas geográficas.

*Porem eu cos pilotos na arenosa
praya, por vermos em que parte estou
me detenho, em tomar do sol a altura
e compassar a universal pintura.*

Don Luciano Pereira da Silva, el eminente profesor de la Universidad de Coimbra, ya citado en otro lugar, trata minuciosamente de las operaciones practicadas por Pero d'Alemquer y los pilotos de la expedición. Pocos países han hecho en su historia investigaciones tan interesantes como ésta, y por serlo no vacilo en pedir a mis lectores que permitan unas cuantas líneas de tecnicismo. Era el 9 de noviembre de 1497. El astrónomo e historiador portugués, comentador sagaz de *Os Lusíadas*, a quien vengo refiriéndome, continúa: «La observación debe de haber marcado 76 grados y un tercio para la altura máxima del sol. Tomando la diferencia para 90, obtuvieron una distancia cenital de 13 grados y dos tercios. Las sombras corrían al sur. La tabla del *Regimiento* daba para ese día una declinación austral de 19 grados y 1-3. Como el sol estaba al sur del Ecuador, en el signo del Escorpión, y el sentido de las sombras era también para el sur, sumaron los dos números 13 2-3 y 19 1-3, hallando así que estaban a 33 grados de latitud geográfica austral. Marcaron entonces la posición del lugar en la *universal pintura*, es decir, en el mapamundi. Efectivamente, en el *Regimiento* de la Biblioteca de Evora encuéntrase la *Angra de Sancta Yllena* en la lista de alturas del sur con una latitud de 33 grados.»

No habían llegado al último *padrão* de los que dejaron Bartholomeu Días, João Infante y aquel mismo Pero

d'Alemquer, a quien vemos tomando la altura del sol, con Gama, en Santa Elena. El *padrão* de Bartholomeu Dias—existente todavía a mediados del siglo XIX—señalaba la última tentativa del esfuerzo portugués. En lo sucesivo, todo iba a ser nuevo.

Gama logró salvar el temeroso Cabo, sobreponiéndose al viento del de las Agujas. Después, siguiendo la costa oriental de Africa, llegó a Melinde, donde le esperaba uno de los incidentes que más pueden interesarnos desde el punto de vista de esta exposición. Allí, el navegante portugués, o, lo que es igual, Europa, se puso en manos del arte de los orientales, para que la experiencia de los árabes dirigiese a los exploradores que intentaban por primera vez atravesar el mar Indico, llegando a Calicut bajo el sople seguro del Monzón.

Abenmachid es el piloto que el rey de Melinde puso a las órdenes de los portugueses. Y entiéndase que la historia del mundo occidental no ha recogido este nombre sino cuando pudo saber que Abenmachid figuraba entre las celebridades náuticas de aquel otro mundo escondido a la mirada de los europeos.

Debe hacerse aquí una observación, y es que, a diferencia de la primera expedición colombina, la de Vasco de Gama no iba a descubrir tierras nuevas, sino a practicar una ruta para la India. Colón se proponía asimismo, no hay que perderlo de vista, ir a Zaito y a Quisay, como él decía; pero en el camino estaban las islas fantásticas, y en la meta, algo que, aun revelado ya a los ojos de Europa por las narraciones de Marco Polo, quedaba sin embargo envuelto en una niebla de lejanía misteriosa. Por el contrario, las costas índicas, adonde se encamina-

ba el navegante portugués, acababan de ser vistas y estudiadas con asidua aplicación por Peres de Covilham, el enviado de Don Juan II. Aun la ruta estaba indicada por el mismo mensajero, quien no sólo había recorrido la costa índica, sino que había pasado a la de Africa, y explicaba los medios de hacer la travesía, diciendo que del mar de Guinea llegasen a la grande isla de la Luna, o de Madagascar, de la que los moros decían que bojaba trescientas leguas, y añadía que partiendo de Sofala, en donde también estuvo Peres de Covilham, se fuese en demanda de la costa de Calicut, por navegación de altura. Covilham ignoraba la existencia del cabo de Buena Esperanza, que en aquellos momentos de su viaje descubrían los portugueses, pues para los moros, la punta de Africa estaba en el cabo de las Corrientes. Gama, por lo mismo, debía descubrir y descubrió el trayecto que unía el último punto de las navegaciones portuguesas con el último de las navegaciones árabes. Pero una vez llegado a la costa explorada del Africa oriental, ya no tenía sino abandonarse a la pericia de los pilotos que allí encontró.

III

TODOS los viajeros cuentan que una de las emociones más grandes para el que navega por el mar cruzando la línea ecuatorial, es el cambio de cielo. Los tripulantes de las embarcaciones conducidas por Vasco de Gama sintieron esta emoción cuatro veces en dos años, pues cuatro veces cruzaron el Ecuador. Sucesivamente veían sumergirse cada vez más en el mar la Osa Mayor y la Menor, y cómo la Estrella Polar, rasando el horizonte, acababa por perderse. En el extremo austral del continente africano ya no encontraban los portugueses de Gama una sola de las estrellas que habían guiado a los navegantes fenicios y griegos, y que habían sido las amigas de sus antepasados. De aquellas *siete llamas* que forman la Osa Mayor, sólo una se levanta a cuatro grados sobre el horizonte en la primavera de las latitudes del cabo de las Agujas. Los portugueses habían perdido, pues, todo vestigio de su cielo: las *septem triones* de su carro. Habían quedado atrás los hombres abrasados por el Trópico—dice el poeta nacional—, y aparecían los moradores de las partes australes del Africa, hombres que nunca vieron las *siete llamas*.

Después, al encaminarse de Melinde a Calicut, haciendo la travesía que dura más de tres semanas, el autor del *Roteiro* escribe estas palabras: «Y el domingo siguiente vimos la estrella del Norte, que desde hacía mu-

cho tiempo no aparecía a nuestros ojos.» Esta simple nota de un hecho sugiere la ruda pero inmensa piedad con que los marineros saludarían la reaparición del astro protector.

Durante las navegaciones hacia el sur, las nuevas constelaciones se asociaban acaso para los marinos con representaciones de peligros y desdichas. En el derrotero de Vasco da Gama, el paso de la India al Africa fué un descenso hacia las sombras, pues cuando dejaron de ver su estrella, los marinos sentían a la vez que los empujaba una fuerza trágica. La travesía duró tres meses, y si se hubiera prolongado quince días más, nadie habría tenido el atrevimiento de secundar aquella primera tentativa. Tal es la declaración de Alvaro Velho. Calmas alternadas con vientos contrarios los detenían en el mar. A la vez, una extraña dolencia los aquejaba. Las encías se les inflamaban hasta ser imposible la masticación. Todo el cuerpo se abotagaba de un modo monstruoso. Había seis o siete hombres válidos en cada navío, y eso no del todo sanos. Apenas si pasaban tres días en que no se arrojase un cadáver al mar. Murieron treinta hombres, aparte de otros treinta desaparecidos anteriormente. «Habíamos llegado a ese extremo en que todo se da por perdido, y en medio de tantas miserias, ya no sabíamos a qué santo encomendarnos para que intercediese con Nuestro Señor y salvase nuestros navíos.»

El día 25 de abril de 1499, casi dos años después de la partida, entraba en Lisboa la más pequeña de las carabelas expedicionarias. Nicolás Coelho, en la *Berrio*, como Pinzón en la *Pinta*, fué el portador de la nueva. Vasco da Gama no pisó tierra portuguesa sino en el mes de agosto.

Se le recibió triunfalmente, pero en su alma dolorida pesaba un recuerdo triste. Pablo, el hermano querido, por cuya salud apresuró el regreso dejando el navío almirante, murió antes de llegar a la Terceira, donde quedó su cadáver.

Habían partido 160 hombres. Regresaban 55. Ese fué el primer tributo que pagó Portugal a su Imperio índico.

IV

PERO nadie piensa en los que caen a la hora de la lucha.

En 1500 salía la flota de Alvares Cabral, que tuvo una significación muy importante, pues a ella se debe el primer paso de la expansión colonizadora.

Alvares Cabral partió de Lisboa para la India y llegó antes al Brasil.

¿Casualidad o designio?

Si hay una polémica que interese por su apasionamiento y por la erudición que en ella se ha ostentado, es la relativa a la intencionalidad en el trayecto de esta memorable jornada marítima.

No seré yo quien toque la cuestión, pues falta espacio para dilucidarla en estas páginas. Pero dejándola en el punto a que la han llevado los historiadores portugueses, los acompañaré en una consideración que para mí es decisiva.

Cuando se abrió la reyerta entre castellanos y portugueses por el derecho a los descubrimientos y conquistas, y cuando mediante la intervención pontificia se dividió el mundo en dos partes, Don Juan II logró, contractualmente, por el documento de Tordesillas, que la línea no corriese a cien leguas, sino a trescientas setenta de las islas de Cabo Verde. ¿Por qué este empeño? ¿No pen-

saba Don Juan II que lo ganado hacia el occidente lo perdía hacia el oriente?

Dicen algunos escritores portugueses que en la corte de Don Juan II se tenía conocimiento positivo de la existencia de tierras oceánicas situadas dentro de la zona de ampliación pedida y conseguida. Pero no es necesario adoptar este punto de vista para comprender la insistencia previsor de Don Juan II. Basta que nos detengamos en una consideración de orden técnico, que necesariamente ha de haber influido sobre los consejeros de la Corona portuguesa y sobre el monarca. La navegación velera se hace en zigzag. Y la de Europa al extremo sur del Africa—sobre todo la que tenía por objeto salvar el Cabo—trazaba ese zigzag sobre un arco que era tanto más ventajoso cuanto más se alargaba 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 le perteneciesen? De allí, pues, el empeño mostrado con tanto tesón como inteligencia por Don Juan II en sus negociaciones, lo que, por otra parte, deja en todo su valor la insuperable monografía—*Duarte Pacheco*—de Don Luciano Pereira da Silva, y el nutrido volumen—*A expedição de Pedro Alvares Cabral*—, obra de investigación original y de arte supremo, debida a la pluma de Don Jaime Cortesão.

Si el descubrimiento del Brasil fué un feliz accidente, lo fué dentro del orden preestablecido para que se realizara.

Nos queda de aquel acontecimiento una relación contemporánea, dirigida al rey de Portugal por uno de los expedicionarios. El autor, Pedro Vas de Caminha, ha dejado una página llena de fresca idílica, que rivaliza con las de Colón y aun con algunas de las mejores que escribió Pedro Mártir: «De la punta austral a la meridional del país que hemos visitado—dice Vas de Caminha—se mide aproximadamente una distancia de veinte a veinticinco leguas de costas. A lo largo de la ribera hay en ciertos parajes médanos de arena roja o blanca. La tierra es llana y cubierta de bosques inmensos que se dilatan hacia el interior. No hemos podido averiguar si hay oro, plata u otros metales en este país. El aire es salubre y templado, casi como en la provincia de Entre Duero y Miño, o, por lo menos, eso nos pareció al llegar. Las aguas son abundantes y de excelente calidad. El río presenta ventajas en tal número, que atraerá sin duda una gran afluencia de población a sus márgenes.» El mayor de los atractivos de aquel país era para Vas de Caminha la raza que lo habitaba, pues los portugueses podían llevarle la luz del Evangelio.

Desprendiéndose del Brasil y prosiguiendo su camino, Alvares Cabral dobló el cabo de Buena Esperanza, pero no lo hizo sin dejar sepultado en aquel mar tempestuoso a Bartholomeu Días, que halló la muerte allí mismo donde había inmortalizado su nombre.

La nueva expedición abrió definitivamente el camino comercial que buscaban los reyes portugueses. Su marina señoreó las extensiones oceánicas, abriendo la era magnífica y brutal del navalismo. Bombardeó ciudades, echó a pique embarcaciones enemigas, incendió carga-

mentos, aterrorizó a los reyes y a los pueblos, matando y desorejando y desnarigando prisioneros, y pudo así adueñarse del comercio exclusivo de los productos orientales. Venecia, herida de muerte, perdió el centro de su imperio mercantil. La revolución que se hizo por el hallazgo de la nueva ruta, es de las más grandes que ha conocido la historia. Durante los últimos siglos de la Edad Media, Europa no tenía comercio tan lucrativo como el de los puertos sirios. Tolemaida y Tiro eran puntos adonde acudían las flotas mercantes de las repúblicas. Pero no estaba allí concentrado todo el interés del tráfico, pues se extendía por una parte a la Cilicia, y por otra hasta Trípoli. Cada artículo iba por la ruta que acomodaba más a sus condiciones. Los de gran precio en poco volumen, seguían la de tierra por Bagdad. Tales eran la cubeba, el espicanardo, el clavo, la nuez moscada y la macias. Los que valían menos y pesaban más, se remitían por tierra desde Aden hasta el Cairo, y en octubre, al bajar las avenidas del Nilo, se les enviaba por canal hasta Alejandría. Esto implicaba una serie costosa de transbordos. Pero lo más gravoso era el tributo que se pagaba al soldán de Egipto, el cual reclamaba un tanto por ciento sobre cada mercancía de exportación asiática, y otro tanto por ciento sobre las que en compensación pasaban de Europa, tales como el oro, la plata, el estaño, el plomo, el cobre, el azogue, el ámbar y el coral. Además se llevaba de Europa aceite, miel, avellana, almendra y azafrán. Egipto compraba maderas de construcción, pez, alquitrán y hierro, paños y otros tejidos. Daba en cambio lino, algodón y azúcar.

Con el descubrimiento de la ruta del cabo de Buena

Esperanza, Europa se libró de las gabelas que se imponían en Egipto, y pudo abaratar el transporte, evitando las maniobras, dilaciones y costes de dos líneas marítimas y la terrestre de las caravanas. Todo lo que podía pasar directamente de los puertos orientales en barcos portugueses, se envió a Europa por la vía del cabo de Buena Esperanza. Sólo siguieron su antiguo sistema las ricas remisiones procedentes de los puntos centrales o boreales del continente asiático, ya fuera que se dirigiesen al mar Báltico por Novgorod, ya que saliesen por el mar Negro a los estrechos, o que de puntos más próximos bajasen a los puertos de Siria.

Fué necesaria la moderna apertura del istmo de Suez para que volviese a pasar por Egipto una de las líneas de tráfico más intenso del mundo.

LA revolución operada por el envío directo de las mercancías orientales y europeas, llevadas de puerto a puerto sin transbordos ni peajes a soberanos medianeros, tuvo una extensión que no imaginaban los que la realizaron.

A la vez que Vasco da Gama encontraba su ruta, Colón llegaba a la desembocadura del río Orinoco, y Juan Caboto, bajo el pabellón del rey de Inglaterra, tocaba las costas norteamericanas. Varias expediciones llamadas anónimas se habían precipitado en los dos años anteriores, y hacían extensas exploraciones, mientras Colón se perdía de vista en su segundo viaje. Aparecían tierras desconocidas, cuya extensión desde el extremo norte hasta el extremo sur del planeta iba a ser una de las revelaciones geográficas más sorprendentes.

Bien pronto los emigrantes ibéricos, establecidos en climas intertropicales, donde la población indígena sucumbió al contacto del europeo o no pudo desempeñar las tareas de una explotación superior a sus fuerzas, hubieron de necesitar trabajo servil resistente. Se apeló a la esclavitud negra, y esto dió origen a una vía de tráfico que tomó amplitud tan asombrosa por el volumen como por los beneficios pecuniarios de su explotación. El negocio estuvo sucesivamente en manos portuguesas, francesas e inglesas. Millones de hombres pasaron de uno a otro continente como mercancía, pagada en gran parte

con los frutos que ellos mismos estaban destinados a producir.

Yo no tengo que ver aquí sino aquella primera transformación de los planes de Portugal, cuando el negro dejó de ser un artículo de lujo para Europa, convirtiéndose en factor absolutamente necesario para la explotación de los países nuevamente descubiertos. Las factorías portuguesas de la costa occidental africana empezaron a tomar importancia cada vez mayor. Su valor hasta entonces había sido muy alto, pero eran consideradas más bien como simples jalones para el paso a la India.

¡Qué lejano parecía ya el tiempo en que se buscaba aquel avance como medio de circunvalar al moro de Marruecos!

El mundo había crecido. Los planes de los hombres tomaban proporciones tan grandes como ese mundo que se agigantaba cada día más.

¿Quién hubiera vaticinado por el tonelaje de aquellos barquichuelos del infante Don Enrique y del rey Don Juan II, de Juan de la Cosa y de los Pinzones, que en otros no mucho más capaces pasarían millones de europeos a un nuevo continente, y que esos europeos llevarían por la fuerza a otros millones de africanos?

Un anónimo piloto portugués, viendo las cosas con mirada amplísima, describía así la naturaleza y condiciones generales del comercio de esclavos en los primeros años: «Para hacerse cargo de lo que es el tráfico de negros, debe saberse que en toda la costa de Africa que mira hacia poniente hay diversas provincias y países, como son Guinea, la costa de Malagueta, el reino de Benin y el de Manicongo, que se halla seis grados más

allá de la línea equinoccial, hacia la banda del Polo Antártico. Y por la tierra adentro hay muchos señores y reyes de negros, y también muchos pueblos que viven en común. Algunos de ellos son mahometanos y otros idólatras. Los reyes son adorados por estos pueblos, porque los creen bajados del cielo, y así les hablan siempre con el mayor acatamiento, a distancia y poniéndose de rodillas. Muchos de esos reyes, para hacer más solemne la ceremonia, no se dejan ver cuando comen, a fin de no perder la opinión en que se les tiene de que viven sin probar alimento.»

Los portugueses habían acabado de dividir sus conquistas africanas en partes que se adjudicaban cada cuatro o cinco años a ciertos individuos llamados *arrendadores*. Salvo éstos o sus representantes, nadie podía acercarse a aquellas costas, y menos aún desembarcar en ellas, sobre todo para vender y comprar. «Vienen aquí infinitas caravanas de negros—prosigue el *Piloto*—que traen oro y esclavos, con el fin de vender unos y otros. Algunos de estos esclavos son de los que hacen prisioneros en la guerra, y otros son muchachos traídos por sus propios padres, y aun por las madres, pues creen hacerles el mayor beneficio del mundo, enviándolos por este medio a vivir en países más abundantes. Todos llegan desnudos, así los hombres como las mujeres, y no hay ninguna diferencia entre estas gentes y un ganado. Dáseles por rescate cuentas de vidrio de diversos colores, quincallería de cobre o latón, paños de algodón pintados de varias estampas y otras cosas semejantes que llevan a todas las regiones de la Etiopía. Los *arrematantes* conducen después sus esclavos a la isla de Santiago.»

VI

ACOSTUMBRADOS a ver en Portugal un país pequeño por sus dimensiones geográficas, y un pueblo empequeñecido por comparación con la supremacía que tuvo en un momento de la historia general, no nos hacemos cargo de cuán legítima o explicable era esa especie de locura nacional que se apoderó de los hombres, llevándolos a medir todas las cosas con el patrón de su grandeza. Cuando Vasco da Gama hacía su segundo viaje a la India, donde murió poco después de haber llegado, un terremoto sacudió con espantosa furia las aguas del Océano. Los hombres no se explicaban aquel extraño fenómeno, pues la atmósfera permanecía tranquila. Vasco da Gama, entonces, con una frase que se ha tergiversado haciéndola enfática, y que él pronunció con graciosa intención, dijo:

—¿Por qué teméis cuando el mar tiembla al vernos?

Ya no era el tiempo en que se temía, sino el tiempo en que se esperaba. El cielo, como el mar, abría sus encantos a los audaces. Diez años antes del viaje en que Gama pronunció esta aguda *portuguesa*, un marino italiano, Andrés Corsali, al servicio del rey Don Manuel, veía en los mares del sur el espectáculo del cielo que le mostraban los portugueses, y en una carta escrita al duque Julián de Médicis mencionaba el prodigio de *una croce*

maravigliosa nel mezzo di cinque stelle che la circondano com' il carro la tramontana. Era la Cruz del Sur, constelación de los exploradores lusitanos.

En la tierra, los portugueses aprendieron del oriente la ostentación. Cuando el jeque o shah de Persia envió en 1514 una embajada a Affonso d'Albuquerque, el héroe nacional portugués, mano de hierro y cerebro de diamante, se recibió al enviado con ceremonial que empedreñecía al aparato de los monarcas. Albuquerque estaba en Ormuz. Mandó que se levantase un estrado y que se pusiese un dosel delante de la fortaleza. Los cortinajes eran de terciopelo verde, y los sillones tenían franjas de oro. Los soldados se formaron en gran parada. Había jinetes moros, vestidos de seda y enjogados, cazadores de leopardos llevando sus presas en las ancas, seis caballos de respeto con jaeces riquísimos, gualdrapas de brocado y armaduras en los arzones de las sillas. Al presentarse el embajador, sonó la artillería con tal estruendo «que parecía fundirse el mundo».

En las cartas de Albuquerque al rey no se habla sino de paños de Persia, sayos de brocado, piezas de velludo de la Meca, aljófara, ropa del rey de Calicut labrada con oro y pedrería, tripodes de oro pertenecientes al rey de Narsinga...

Regalos de reyes y regalos para reyes. Al de Siam se le enviaba una espada, un rubí y una copa de oro. Al shah de Persia le daban espingardas y lanzas, dos cuerpos de corazas, una espada y un puñal guarnecidos de oro, ballestas, una capa de velludo negro con 181 rubíes, pulseras de oro, tres sortijas con rubíes y cuatro con un zafiro en medio de veintisiete rubíes, un collar con

rubíes, turquesas y perlas, y una pera de ámbar con cien rubíes y sesenta diamantes.

Otro embajador llegaba con cuatro elefantes, en cuyos castillos de maderas finas y paramentos de seda iban graves personajes que llevaban perlas y joyas sobre bandejas doradas.

¿Tiene algo de extraño que se deslumbrase el soberano de Persia? En sus mensajes a Albuquerque le reconoce con mando e imperio sobre los gobernadores de la ley del Mesías, y, por último, le llama gran señor, *caballero y león de los mares*.

Cuando ese león rugía era capaz de hacer estragos horribles. Recordábase que en Aden quemó todos los navíos moros y mandó cortar manos, orejas y narices de los tripulantes, para que llevasen muy lejos la fama de su furor. En tierra ordenaba que los prisioneros fueran asados.

Pero cuando el león meditaba, tenía pensamientos más terribles, como el de una alianza con el preste Juan, para emprender la destrucción de la Meca, la desviación del Nilo hasta dejar eriazas las tierras del Cairo, y la apertura de la vía mercantil directa en el Estrecho, soñada por los Faraones y realizada por el genio de Lesseps.

VII

Los portugueses pasaron más allá de la India Gangética, y un día, Affonso d'Albuquerque pudo comer las excelentes uvas de Malaca. Titulábase ya *Capitão môr e governador das Índias e Persia e do reino e senhorio de Ormuz, e do reino e senhorio de Goa, e do reino e senhorio de Malaca*.

Todas las grandezas tenían contrastes sombríos.

En el naufragio que sufrió al regreso de su conquista, perdió cuatro perfumadores de oro en forma de leones con pedrería y otras muchas joyas, de las que sólo se salvaron la espada, la corona de oro y la sortija de rubí enviada por el rey de Siam a Don Manuel.

A la hora del peligro, el gran guerrero apareció vestido con un jubón pardo y atado con una cuerda. Así se le vió en la almadía de escape, huyendo como un peregrino.

VIII

ESTA expedición a Malaca tuvo una importancia geográfica extraordinaria. Malaca era el punto de cita de todos los mercaderes de Oriente, y Albuquerque temía, no sin razón, que el terror sembrado por los portugueses, útil en la India anterior, se comunicase a los países que remitían sus productos. Inmediatamente envió una embajada a Siam, presidida por Antonio de Miranda d'Azevedo. Ruy d'Acunha llevó otra con destino a Pegú. Y finalmente, Antonio d'Abreu recibió el encargo de hacer una exploración en Java y el Maluco, para que se adueñase del centro de producción de las especias, porque en las cinco islas de Banda—según nos cuenta João de Barros—nacía toda la nuez moscada que se lleva al mundo entero, y en el Maluco, todo el clavo. Abreu se dirigió a Banda, «la más fresca y graciosa cosa que puede ser en delectación de la vista, pues parece un jardín en que la Naturaleza, con aquel particular fruto que le dió, quiere deleitar en su pintura».

Dice Denucé que los contemporáneos identificaban el maravilloso país de los Gores con la Ofir y la Tarsis de la Biblia. Los *Comentarios* de Albuquerque hablan de *ouro em ladrilhos marcados do sello do seu rey*.

El agente portugués puso los *padrones* de posesión, y fué recibido como señor, con sumisión y afecto. Hizo gran cargamento de todo lo que podía haber en Lutatam, centro de trato de aquellas islas, y se dispuso al regreso. Pero

una tempestad separó del convoy a Francisco Serrão, quien llegó de arribada a Luço Pinho, o isla de las Tortugas, así llamada por las muchas que allí hay. Entregado a sí mismo, y dando pruebas de gran capacidad política, Serrão pudo ser en la isla de Gilolo el árbitro entre los reyes de Tidore y Ternate. Estableció su residencia en los dominios de éste, y vivió nueve años en su compañía, siendo regente de hecho y facilitando las gestiones de los expedicionarios portugueses.

Fernão Magalhães, uno de los camaradas de Serrão, que había ido a la India con el virrey Don Francisco d'Almeida en 1505, y que acababa de tomar participación en la conquista de Malaca, donde se distinguió, como se había distinguido anteriormente, no sólo por su valor, sino por su sagacidad, inició una serie de observaciones que le llevaron a meditar la más extraordinaria de las navegaciones de aquel siglo y de todos los siglos.

Separado de sus compañeros en la expedición a las Molucas, conducida por Abreu, Magalhães logró, sin embargo, tener conocimiento del paradero de Serrão, y los dos mantuvieron una larga correspondencia que fué de grandísima importancia para los planes que uno de estos dos hombres habría de formar años después, como luego se verá.

La crítica opone muchas dudas a la importancia de la acción de Serrão y Magalhães en Asia. No pudiendo discutir pormenores en esta breve narración, dejo a salvo los derechos de la historia contra la leyenda.

LOS ARGONAUTAS DEL MALUCO

I

UNA vez más es preciso que volvamos a la leyenda colombina. Según ella, Colón fué sucesivamente traicionado por todos los que tuvieron que ver con él, y los que no le traicionaron le desconocieron y le vilipendiaron. Tal fué el sino del genio perseguido, del justo martirizado. Primero, el rey de Portugal, hombre que sabía «volar como halcón y acechar como lechuza», se apoderó del *secreto* de Colón, y secretamente envió naves descubridoras que volvieron espantadas del mar de Sargazo. Después, toda España lo escarneció, y los teólogos de Salamanca huían despavoridos al ver un blasfemo que se atrevía a afirmar la redondez de la tierra. Más tarde, Martín Alonso Pinzón procuró hurtarle la gloria de su descubrimiento y presentarse como el temerario autor de la alta empresa. Pasaron los años. Bobadilla la cargó de cadenas y lo envió preso a España, como si fuera un facineroso, episodio que no he tocado y que sólo menciono de paso, por no relacionarse con la materia de los descubrimientos, pero que es un capítulo interesante de colonismo, en el

que no todas las sombras están del lado de Bobadilla. Y finalmente llega el turno del traidor entre traidores, de ese Américo Vespucio que dió su nombre a un continente, arrebatando a Colón la gloria de que no pudo despojarlo Martín Alonso.

Si la historia no comenzara frecuentemente por ser una conseja, nadie hubiera acusado a Américo Vespucio de un acto al que fué del todo ajeno. Ni el mismo Colón, que era incapaz de perdonar ofensas, ni sus hijos, pensaron jamás que Américo Vespucio les hubiese hecho algún agravio.

Américo Vespucio, florentino de nación, tuvo educación esmerada bajo el magisterio de un tío suyo, dominico, en cuyas aulas estuvo también Piero Soderini, futuro *Gonfaloniero*, o magistrado supremo de su patria. Américo pasó una gran parte de su vida en la casa de comercio de los Médicis, príncipes y negociantes florentinos, quienes lo enviaron a España precisamente por los días del primer viaje de Colón. Vespucio llegó a Sevilla, y trabajaba con Juanoto Berardi, florentino como él, hombre de influjo, que fué amigo y favorecedor del Almirante, o que, por lo menos, le prestó dineros para sus empresas.

La falta de datos que hay sobre los primeros años de Vespucio, nos impide afirmar si sus estudios pasaron de un grado más o menos elemental, llegando a la especialización que lo capacitó después como piloto y navegante, o si por arte y gracia de autodidactismo logró en Sevilla, cumplidos ya los cuarenta años, aprender cuanto supo, que no fué poco, hasta llegar a la eminencia, aunque algunos historiadores portugueses le hacen tipo acabado de vulgar charlatanería.

Lo que sí consta de fijo es que después de haber partido Colón para su segundo viaje en 1493, y mientras se perdían sus huellas, pues el Almirante anduvo algún tiempo absorto en asuntos coloniales que le distrajeron de empresas geográficas más elevadas, se despertó en Sevilla una fiebre descubridora, de la que se contagió Berardi, quien facilitaba naves a los jefes de las expediciones.

Berardi murió, y Vespuccio quedó al frente de la casa, libre para entregarse a una tendencia avivada por la curiosidad científica. Se hizo, pues, navegante. Hay, por desgracia, muchas y grandes dudas sobre sus dos primeras navegaciones. Las conjeturas para seguir el trayecto de la primera, llevaron a identificarla con el primer viaje de Alonso de Ojeda, pajecillo de una casa ducal de Sevilla, muy celebrado por su ingenio en la corte de Doña Isabel la Católica, y de una audacia ilimitada. Ojeda llegó a ser gran descubridor y gran conquistador, aunque desgraciado en sus empresas. Si Vespuccio le acompañó, y el primer viaje del uno fué también el primero del otro, juntos navegarían frente a tierras continentales sudamericanas, desde la que se llama de las Guayanas hasta el cabo de la Vela en la actual República venezolana. Pero el historiador brasileño Vernhagen supone que Américo Vespuccio hizo expedición mucho más larga e importante en ese primer viaje, dirigiéndose de las islas Canarias a las pequeñas Antillas, recorriendo el golfo de Honduras y el de Méjico, saliendo por el canal de Bahama y siguiendo la costa hasta la bahía de Chesapeake, de donde volvió a Europa por las islas Bermudas y por las de los Azores.

Este primer viaje, y el segundo, que llegó hasta el cabo de San Agustín o hasta la boca del Amazonas en la costa

brasileña, no tienen importancia para la cuestión del nombre de América. Las Casas creía que la designación dada al Nuevo Mundo procedía de la creencia de una prioridad en el descubrimiento de la masa continental, y sospechaba que Vesputio, artificiosamente, se había hecho pasar como el primero en pisar la llamada después Tierra Firme por antonomasia. De allí la acusación hecha por Las Casas contra Vesputio, en términos, por otra parte, llenos de cautela, pues el historiador sevillano tiene cuidado de advertir que no sabe si es el mismo Vesputio o los impresores de su relación quienes infirieron a Colón la *injusticia y agravio* de quitarle una prioridad que legítimamente le correspondía.

La fama de Vesputio viene de su tercer viaje, y lo que hizo está enteramente desligado de las empresas de Colón. Había pasado Vesputio de España a Portugal, y el 14 de mayo de 1501 salió a buscar estrecho en aquella tierra de San Agustín, «por do ir a las Molucas». Así decía el historiador Francisco López de Gómara. Pero ateniéndonos más bien a las propias palabras de Vesputio, vemos que su propósito—o el del capitán de la expedición, en la que él sería acaso simple piloto—era ir a la isla de Trapobana, o sea Ceilán, bajo el mar Indico y el mar Gangético. Pedro Alvares Cabral acababa de realizar el segundo de los viajes portugueses a las Indias, tocando en el Brasil, de donde podía tomar mejor la vuelta del cabo de Buena Esperanza. La flota de Vesputio encontró a la que regresaba de la India, trayendo diamantes, perlas y rubíes, pero sobre todo cargada de canela, jengibre, pimienta, clavo, nuez moscada, macias, almizcle, algalia, estoraque, incienso, mirra, sándalo, lináloe y alcanfor.

Los dos viajes realizados a la India por Gama y Cabral presentaban una nueva tentación para los espíritus abiertos al interés de lo desconocido. La ruta del cabo de Buena Esperanza encerraba dificultades enormes. Era un rodeo costoso y sembrado de peligros.

La verdadera ruta debía practicarse por el occidente, como la había buscado Colón. Pero puesto que se oponía el muro de la división oceánica entre los dominios portugueses y castellanos, quedaba un recurso, y era el de tocar el límite meridional de las tierras regadas por el Orinoco y el Amazonas para navegar en espacio libre hacia el hemisferio portugués. El señalamiento de la ruta crearía una nueva situación, como la creaba el descubrimiento de Alvares Cabral.

Los expedicionarios vespucianos sintieron en el Brasil toda la magia del exotismo risueño y edénico que se había apoderado de Colón en las Antillas, y de Pedro Vas de Caminha en esa misma tierra de la Vera Cruz o brasileña, pues *brasil* era nombre dado a todo país productor de maderas finas y nombre además de una de las islas fantásticas del occidente.

Los exploradores llegaron el día 1.º de enero a una bahía que era la más hermosa del mundo, y creyendo que su configuración caprichosa indicaba la desembocadura de un río, le pusieron por ello y por la fecha el nombre de *Río Janeiro*.

Siguieron por la costa adelante, y el día 15 de febrero se apartaron de ella, pues el continente iba inclinándose hacia el sudoeste y era preciso no penetrar en los dominios de España. Se apartaron, pues, hacia el sudeste, buscando acaso el soñado *Continente Antártico*—la *Antictonia* de los

clásicos—para seguir por su costa, que señalaría el estrecho y marcaría la ruta de Trapobana.

Navegando por altura desde que se alejaron de la costa sudamericana en una latitud no bien determinada, llegaron a vista de tierra el 7 de abril. ¿Estaban en alguna de las islas hoy conocidas como Malvinas o en las de Georgia? ¿Se encontraban, como cree Vignaud, en la Patagonia? Hay más probabilidades respecto de lo primero que respecto de lo segundo. En todo caso habían ido más allá de los 50 grados de latitud meridional. Regresando inmediatamente, llegaban a Sierra Leona el 10 de mayo y a Lisboa el 7 de septiembre de 1502. Todo el viaje había durado, por lo mismo, diez y seis meses menos siete días.

II

COMO navegación, ninguna había habido que la sobrepusiera. Colón cruzó el mar de Sargazo. Los expedicionarios de este viaje portugués habían atravesado oblicuamente el Atlántico meridional.

Pero lo que más interesaba era el cambio que esa expedición implicaba en todas las nociones de la geografía tradicional.

Colón afirmaba empeñosamente que *el mundo es poco*. La distancia entre el occidente de Europa y el oriente de Asia *no era tan grande como creía el vulgo*. Vespucio, al contrario, demostraba que el mundo es grande, y que fuera de lo conocido existía una tierra del todo ignorada. Colón, fundándose en el profeta Esdras, aseguraba que las seis séptimas partes del globo son de tierra y una sola de agua. Vespucio dilatava enormemente la extensión de los mares. Y a la vez hacía accesible la *Cuarta Parte*, o sea el continente desconocido.

La resonancia que se dió al tercer viaje de Vespucio no tiene medida.

¿Esa notoriedad se debió a su valor intrínseco o se le reconoció importancia por el gran éxito editorial de la narración del viaje?

El primero de Colón había alcanzado una boga extraordinaria. Apenas llegado a la ría del Tajo, frente a Cintra, Colón escribía, o más bien transcribía, el texto de

una carta de relación que pocos días antes había redactado frente a la isla Santa María de los Azores. La carta firmada en el archipiélago iba dirigida a Luis de Santángel, el judío que hizo el escamoteo de los diez y seis mil florines para el descubrimiento. La que arregló en Lisboa tenía por destinatario a otro judío, llamado Gabriel Sánchez, tesorero del rey Don Fernando. Esta carta de Colón a Gabriel Sánchez fué inmediatamente traducida al latín e impresa seis veces, cuatro en Roma y dos en París. En dos de estas impresiones se trueca el nombre de Gabriel por el de Rafael. Luis de Santángel recibió también la relación que se le había destinado y que no fué conocida sino con muchas imperfecciones de copia.

En esa carta, con dos destinatarios, el Almirante confirmaba la existencia de las islas fantásticas, y ofrecía dar a poca costa abundantes cantidades de oro, aromas, algodón, almáciga, lináloe y muchos esclavos para el servicio de la marina.

Como los hechos no corroboraron ese ofrecimiento, el interés que despertó la carta fué decreciendo y pocos años después el público europeo había olvidado los descubrimientos de las naves castellanas.

En cambio, la relación que contenía el viaje de Vespuccio agitó singularmente los ánimos, no ya con la curiosidad que despierta una noticia extraña como la de Colón, sino con esa vibración que producen las revoluciones intelectuales. El descubrimiento de Colón, tal como él lo presentaba, no salía del campo de las nociones tradicionales, mientras que el de Vespuccio presentaba una *Quarta Pars*, un *Mundo Nuevo*, desconocido por los antiguos, aunque anunciado insistentemente por ellos bajo

formas irreales. Sigamos las palabras del propio Vespuccio: «Al sur de la línea equinoccial, en donde los antiguos declararon que no había continente, sino un solo mar llamado Atlántico, pues cuando alguien afirmaba que allí había tierras, todo el mundo se levantaba para objetar que esas tierras no estaban habitadas, yo he encontrado países más templados y amenos, de mayor población que cuantos conocemos. Es la *Cuarta parte de la tierra.*»

Los geógrafos y letrados recibieron este mensaje con pasión. Todas las prensas lo estampaban. Todas las lenguas lo interpretaban. Se traducía al latín, al francés, al italiano y al alemán. La historia editorial de esta relación es toda una novela que nos han contado y descifrado Harriette y Vignaud en libros que son un encanto para los que tienen afición por estas cosas. La historia de la influencia científica de las noticias de Vespuccio es otra novela, más deliciosa todavía, que puede leerse en el primoroso libro de Gallois, llamado *Les géographes Allemands de la Renaissance*, tesoro de noticias y excelente repertorio bibliográfico. Hay una novela más: la de la prueba de que Vespuccio no atentó contra la gloria de Colón, aun cuando haya perpetuado una pirática deslealtad contra los navegantes portugueses. Esa novela puede leerse en los magníficos libros ya citados y en el del brasileño Varnhagen. La felonía contra Portugal se concreta en una monografía luminosa de Malheiro Dias.

Pero yo no puedo detenerme en discusiones, que requerirían otro volumen sólo para exponerlas, y me limito a recordar cómo salió del entusiasmo de un joven erudito de veintidós años, Mathias Ringman, la voz que apos-

trofaba a Tolomeo, diciéndole: «Hay una tierra que tú no indicaste en tus mapas».

Y recordaré también cómo en Saint-Dié, o San Deodato, donde tenía su corte de letrados aquel interesante *Rey de Sicilia y de Jerusalén*, Renato de Lorena, bajo los ojos del exaltado Ringman, escribía Martín Waldseemüller la *Cosmographiae Introductio* para su nuevo *Tolomeo*.

Una de las cartas de relación de Vespucio había sido dirigida a Piero Soderini, *gonfaloniero* de Florencia, que como digo atrás, fué condiscípulo suyo cuando los dos estudiaban en las aulas del tío de Vespucio. Esta carta, traducida al francés, llegó a la corte del duque Renato, y allí la tradujo al latín el canónigo Basin de Sandecour, por indicaciones de Gualterio Lud, para la obra de Waldseemüller. El canónigo Basin de Sandecour cometió un error o hizo una de las atrocidades conscientes que a veces justifican la mala fama de los traductores. Donde Vespucio escribió Piero Soderini, él puso Renato de Lorena, rey de Sicilia y Jerusalén, resultando que Vespucio se decía condiscípulo de una persona que no conocía. Waldseemüller incluyó la carta en su libro, y así sembró para más tarde la simiente del odio que ha perseguido a Vespucio como impostor.

De pronto, el efecto fué otro. Waldseemüller, que admiraba a Colón y que se daba cuenta exacta de los descubrimientos de éste, no veía nada de común entre el mundo occidental antillano, incorporado por el mismo Colón en el continente asiático, y el mundo austral o nuevo, la *Tierra incógnita* de Tolomeo, la *Antichtonia* o *Antipoda* de Pomponio Mela. Y decía que si esta tierra

había sido descubierta por Américo Vespucio, ninguna razón veía para que no se llamase América: *ab Americo inventore sagacis ingenii viro Amerigen quasi Americi terram, sive Americam dicendam.*

La iniciativa de Waldseemüller se refería a una tierra austral y no a una tierra que corre ininterrumpidamente desde las aguas glaciales del norte hasta el último extremo habitado del planeta. El azar hizo lo que no se propusieron Waldseemüller ni los geógrafos que aceptaron su iniciativa.

III

LA obra de Waldseemüller salió a luz en abril de 1507. Ya entonces Vespucio había regresado a España y navegaba en compañía del intrépido Juan de la Cosa, con quien hizo dos exploraciones por el río Atrato y por las profundas costas del golfo de Urabá.

Estos dos viajes, que fueron los últimos de Vespucio, y que se efectuaron en 1505 y 1507, no tuvieron la resonancia de los primeros narrados en la carta a Soderini, llamada de las *Cuatro navegaciones*, y les faltó, sobre todo, la inquietante notoriedad del tercero, que además de estar incluido en la carta a Soderini era objeto de una especial dirigida a Lorenzo de Piero Francesco de Medici.

En las dos últimas navegaciones de Vespucio, se proponía éste lo mismo que en las dos realizadas bajo los auspicios de la corona de Portugal: ir a Malaca. Había buscado el paso por el sur para el rey Don Manuel, y después lo buscaba por el Darién para beneficio de la corona de Castilla. Vespucio y La Cosa encontraron oro, pero la prolongación continental les cerró el paso a las Indias. Esto determinó nuevos rumbos en la vida de los dos navegantes. Juan de la Cosa intentó hacerse conquistador, y murió envenenado por el estricno de las flechas indígenas en aquella inabordable Castilla del Oro. Vespucio, con el prestigio de su capacidad, era promovido al puesto eminente de piloto mayor de la Monarquía.

IV

NUEVOS hombres entraban en escena. Los héroes del primer período de los descubrimientos desaparecían o se retiraban a gozar del reposo. Vicente Yáñez Pinzón, por ejemplo, abandonaba la vida inquieta, y recibía honores en premio de sus servicios. Juan de la Cosa moría a manos de los indígenas, como ya hemos dicho, y Alonso de Ojeda, el brillante servidor de la reina Doña Isabel, el hombre sin miedo en los mares y sin igual en tierra para las conquistas, caía en el abatimiento de una miseria lúgubre. Vespucio moría en el puesto de piloto mayor, que se encomendaba al peritísimo Juan Díaz de Solís, quien dejaba el cargo para ir a perecer entre salvajes, como Juan de la Cosa, aunque en tierra muy distante, pues su última aventura lo llevó al Río de la Plata.

Un hombre nuevo, totalmente desconocido, se abrió súbitamente paso en el grupo de los conquistadores del Darién. Este hombre, llamado Vasco Núñez de Balboa, daba pruebas de una habilidad sorprendente para la organización. Penetrando por los terrenos escabrosos del istmo, Núñez de Balboa fué el primero que vió la superficie del Océano Pacífico. Era el *Mar del Sur*, así llamado en relación con el punto desde donde se le descubría. Esta designación indica que nadie podía representarse en aquella ribera la mayor de las extensiones oceánicas de nuestro planeta.

El día 25 de septiembre de 1513, un pequeño grupo de conquistadores se detenía ante el espectáculo prodigioso que en vano habían buscado Cristóbal Colón, Américo Vespucio y Juan de la Cosa. Más que un descubrimiento, lo que tenían delante era un nuevo misterio y una nueva fascinación.

Balboa envió a varios expedicionarios para que, bajando de las sierras en que se hallaban, se acercasen a la orilla. Uno de esos emisarios era Alonso Martín de Don Benito, y Las Casas nos cuenta cómo el Alonso Martín acertó con el camino más breve, «y a los dos días llegó donde halló tres canoas en seco y no vido mar ninguna. Y estando considerando cómo aquellas canoas estaban tan dentro en la tierra sin agua, llega el agua de la mar tan presto y levanta las canoas en alto, un estado, poco menos. La causa es porque aquella costa crece y mengua la mar cada seis horas, dos o tres estados, de manera que los navíos grandes quedan en seco, y no parece agua de la mar por buena media legua. Visto las canoas nadar, entra luego el Alonso Martín en una y dice a sus compañeros:

—Sedme testigos, cómo soy yo el primero que en la mar del Sur entra.

Dos días después, el 29 de septiembre, Balboa, ostentosamente armado de todas armas, llevando en una mano la espada y en otra una bandera que tenía pintada una imagen de la Virgen, con el escudo de Castilla, levantóse y empezó a marchar por entre las ondas, diciendo en altas voces:

—¡Vivan los altos y poderosos Reyes de Castilla! Yo, en su nombre, tomo posesión de estos mares y regiones.

En los oídos de aquellos hombres sonaba una voz que iba a tener el prestigio de un encantamiento. Era la palabra *Birú*, tierra de oro y pedrería, de palacios y de grandes señores que poseían un imperio. Entre los subalternos de Vasco Núñez de Balboa, muerto poco después en un patíbulo, estaba un hombre que se llamaba Francisco Pizarro, y que habría de ser el conquistador del Perú.

MIENTRAS tanto, las Antillas, poblándose de europeos y enriqueciéndose más con la agricultura y con la ganadería que con el oro de los ríos, sentían la atracción de otro misterio. Un colono de Jamaica, Juan Ponce de León, salía en busca del agua de la eterna juventud, y encontraba las tierras de La Florida. Pocos años después, el gobernador y los vecinos de Cuba se agitaban con las noticias que les llevaba el piloto Antón de Alaminos. En dos expediciones sucesivas fué diseñándose la línea de un golfo profundo, y de sus playas distantes emergían formas extrañas de adoratorios labrados con delicada pericia. Los indígenas andaban vestidos de ricas mantas. Los guerreros peleaban con armas mortíferas. Y en una tierra indeterminada, llamada de Culúa, vivía un gran señor, lleno de magnificencia, cuyos embajadores vertían en el real de los españoles toda una cascada de joyas imperiales. Bien pronto empezó a sonar el nombre de Hernán Cortés, unido al de Anáhuac, la tierra cuyos encantos se envolvían en la pálida calina de sus lagunas.

VI

A la vez que los colonos de Cuba se alistaban para la conquista de Méjico, Fernão Magalhães pasaba de Portugal a Sevilla. Había regresado de la India, había estado en Marruecos, peleando con los moros, y había sentido la mordedura venenosa de las intrigas palaciegas. Antes de ser guerrero en Quilo, Sofala y Malaca, cuando no soñaba acaso viajar como navegante perdido en los archipiélagos, había servido en la corte de Don Juan II, contándose entre los hidalgos de la casa de Doña Leonor. Después de sus aventuras guerreras y marítimas, volviendo a las antiguas cadenas de la domesticidad, no encontró que fuesen tan doradas como él hubiera querido, y el despecho inflamó su fantasía.

Nunca había dejado de arder en ella ocultamente un plan que desarrollaba para conocimiento de su amigo Francisco Serrão, escribiéndole prolijamente sobre los archipiélagos orientales. Había ofrecido que él y Serrão se verían otra vez. Lo buscaría por el camino de Malaca o por el de Castilla...

Secretamente huyó de Portugal. Le acompañaba un astrólogo, Ruy Faleiro, descontento como él, y lo amparaba la protección de un Christovão de Haro, comerciante portugués con establecimiento en Amberes.

Magalhães se hizo castellano. La historia castellanizó su nombre, y le llamó Magallanes. Llegaba a Sevilla en

el otoño de 1517. Un compatriota, Diego Barbosa, que prestaba sus servicios a la Corona de Castilla, le acogió y le dió por esposa a una hija suya que se llamaba Beatriz. El Rey Don Carlos prestó fácil atención a los planes de Magallanes, y no tardó en concluir una capitulación satisfactoria para el postulante.

No es de maravillar esta rapidez en el despacho de las pretensiones del ambicioso advenedizo. Por una vez al menos los negocios del palacio no fueron despacio, como dice el proverbio. Magallanes hablaba de lo que conocía. Sus planes no eran sueños. Nadie *le voló la palabra*. Antes se la tomaron. Ofrecía dos cosas que sin duda encerraban un mundo de beneficios. Primeramente abriría la ruta del estrecho meridional para las Molucas, y, una vez allí, demostraría que este archipiélago se hallaba dentro del hemisferio que el Tratado de Tordesillas había reservado a la Corona de Castilla.

La tentación fué irresistible, y, no obstante las protestas del representante de Portugal, Magallanes obtuvo un despacho satisfactorio. El día 23 de febrero de 1518 se firmaba en Valladolid el pliego de las capitulaciones.

Los preparativos comenzaron. Esta fué la parte más difícil de la empresa, no tanto por los obstáculos intrínsecos cuanto por un conjunto de frenos invisibles que obrando en la sombra parecían oponerse al proyecto. Ya eran las maquinaciones del embajador portugués, Alvarada Costa, ya la resistencia pasiva de la *Casa de Contratación* de Sevilla, en la que se ha querido ver un centro de conjuración para destruir las esperanzas de Magallanes. Pero éste mostró una voluntad invencible. Todo

fué allanado, y la última de las dificultades, que era la representación que tenía en la empresa Ruy Faleiro, desapareció cuando este hombre dió señales manifiestas de una perturbación mental que lo inhabilitaba para compartir el mando y aun para embarcarse.

VII

Los proyectos de Magallanes se fundaban en una apreciación que no dejaba de tener valor. En la expedición que se identifica con el tercer viaje de Américo Vesputio, o por otro nombre, el del *Mundus Novus*, había datos que el piloto florentino dejó inéditos, y que, según se decía, pasaron a los archivos de la Corona. Uno de esos datos era interesantísimo. Entre la tierra de la Vera Cruz, o del Brasil, y la que se descubrió más allá de los 50 grados de latitud meridional, Vesputio había observado una corriente marítima que no podía proceder sino del estrecho anhelado.

Esto por lo que respecta al camino.

La parte del proyecto relacionada con los derechos de España sobre las Molucas, parecía fundarse en una opinión general de los propios portugueses, pues todos los que pasaron de Malaca con Abreu, y más tarde cuantos hicieron el mismo viaje, de 1510 a 1517, aseguraban que aquél era un mundo prodigioso por sus riquezas, y tan lejos de la India de Malabar que no se le podría considerar fácilmente como un anexo de las conquistas de Albuquerque.

VIII

Año y medio después de haberse firmado las capitulaciones de Valladolid, en la memorable mañana del lunes 10 de agosto de 1519, los navíos de Magallanes empezaron a desprenderse de sus amarras. La flota estaba constituida por cinco embarcaciones, que se llamaban *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*. Su capacidad variaba de setenta y cinco toneles que tenía la *Santiago*, a ciento veinte que tenía la *San Antonio*. Cada diez toneles equivalían a doce toneladas, y según esto, la *Trinidad*, a cuyo bordo iba Magallanes, contaba ciento veinticuatro toneladas. La tripulación de toda la armada se componía de 237 hombres.

No sabían éstos lo que significarían históricamente los disparos de artillería con que se les despidió en los momentos de abandonarse a la corriente del Guadalquivir. Alejábanse lentamente de la Torre del Oro, enfilando por el canal del río. Daban la vuelta al campo de Tablada y perdían de vista la Giralda. Por grandes que fueran sus aprehensiones, ninguno de los expedicionarios imaginaba que ese viaje sería el más dramático en sus episodios. Ninguno de ellos podía equipararlo a la más loca de las temeridades.

Después de atravesar el mar de Balboa, podían recordar el de Sargazo como un estanque.

IX

EL primer viaje de Colón empezó realmente en las islas Canarias, y no en el puerto de Palos. De igual modo, el gran viaje de Magallanes no tuvo su arranque sino cuando halló la embocadura del estrecho a que ha dado nombre y que lo ha inmortalizado. Pero antes de eso, ya los componentes de la expedición habían sufrido profundas alteraciones.

He dicho que los cinco flamantes navíos de Magallanes comenzaron a bajar por el río Guadalquivir. El día 20 de septiembre abandonaron el puerto de Sanlúcar de Barrameda; el 26 llegaron a las Canarias. Siguiendo después hacia el sur, pasaron entre el Cabo Verde y las islas de su nombre. Llegando hasta la altura de Sierra Leona, atravesaron el Océano. El día 8 de diciembre veían la costa del Brasil, y el día 13 anclaban en la bahía de Río Janeiro. El día 27 iniciaron una penosa navegación costera, que terminó con el mes de marzo. La expedición había llegado al puerto de San Julián, y el día 1.º de abril se declaraba un movimiento sedicioso. La cuestionable legitimidad con que había procedido Magallanes llevando a una Corona extraña el concurso de su genio y de su carácter, no podía encontrar acogida simpática por parte de los castellanos. Antes de que la expedición zarpase, habían salido a relucir las armas en

Sevilla; pero si no hubo entonces efusión de sangre, la algarada de Sevilla planteaba ya un conflicto. En San Julián, el odio tomó una forma siniestra. Sucedió que Juan de Cartagena, comandante de la *San Antonio*, embarcación del mismo tonelaje de la *Trinidad*, compartía en cierto modo el mando. Magallanes, hombre de energía indómita, corregía con el puño el imprudente contenido de las instrucciones reales que bilocaban el mando. Ya lo dije: en San Julián estalló la rebeldía. Los tripulantes, desalentados a la vista de un país inclemente, querían volver, o aumento de raciones. Magallanes apeló al «valeroso espíritu de la nación castellana», pero en la noche de ese funesto primer día de abril, los amotinados se apoderaban de la *Victoria*, la *Concepción* y la *San Antonio*. Magallanes conservaba la *Trinidad* y la *Santiago*, aunque de hecho estaba prisionero, porque los descontentos se habían adueñado de los bateles de las cinco naves.

¿Qué hacer? Con admirable astucia, y con una resolución que pocas veces ha sido igualada, Magallanes restableció su autoridad. Los sediciosos habían enviado un aviso. Magallanes retuvo a los mensajeros y dispuso que en el mismo batel fueran seis de los suyos, bajo el mando del alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa. Este era portador de una carta del jefe para el tesorero Luis de Mendoza, principal aliado de Cartagena. Mientras Mendoza leía el papel, Espinosa le atravesó la garganta con su puñal. Ganada por sorpresa la nao *Victoria*, Magallanes procedió contra los directores del movimiento que estaban en la *San Antonio* y en la *Concepción*. El cadáver de Mendoza fué descuartizado, y lo fué igualmente el de

otro conjurado, a quien se dió muerte por mano de ejecutor. Juan de Cartagena y el clérigo Pedro Sánchez de la Reina quedaron abandonados en aquella costa solitaria. Los demás fueron perdonados, por la falta que hacían para el servicio.

X

MAGALLANES se proponía seguir hasta la altura de los 75 grados. Si allí no encontraba paso, tomaría el camino del estenordeste para las Molucas.

Es imposible imaginar lo que significaba esta determinación en un mar cuyas tormentas hacían suspirar por las del cabo de las Agujas en la punta austral africana. Además, las entradas de la costa fingían a cada paso estrechos de exploración peligrosa y nada convincente. La *Santiago* había sido desbaratada, y los tripulantes volvieron por tierra. La *San Antonio* y la *Concepción* diferían en sus informes sobre una entrada que vieron al sur del cabo de las Vírgenes.

Esa abra era una bahía cerrada—decían algunos tripulantes—. Era un brazo de mar sin término—aseguraban otros.

Sobre el papel y sobre el mapa que nos han dejado los esfuerzos de aquellos hombres, la resolución indicada no admite dudas. Debía hacerse una tercera exploración, en la que, a ser preciso, tomaran parte los cuatro navíos de la flota. Pero la realidad no es tan sencilla como el mapa que extendemos en nuestra mesa. Magallanes impuso una vez más el imperio de su voluntad, y salió nuevamente la *San Antonio*. Poco después volvía diciendo que el abra no tenía fin.

El estrecho había sido hallado, pues un avance de

cuarenta leguas no indicaba de ningún modo que el brazo de mar fuese bahía. Esteban Gómez, el gran piloto portugués, comandante de la *San Antonio*, lo aseguraba, pero a la vez decía que, hallado el estrecho, procedía volver a Castilla para dar cuenta del descubrimiento y aviar nueva flota con todo lo necesario.

Esta opinión podía ser decisiva en el consejo. Los víveres alcanzaban a lo sumo para tres meses. ¿Qué pasaría si la navegación se alargaba por causa de calmas o tormentas? Había que tomar en cuenta todas las eventualidades y no arrojarse con insensata precipitación. Magallanes no opuso objeciones de lógica racional. Todo era posible, y la muerte, probable; pero él estaba resuelto a seguir. Si faltaban víveres, él y todos comerían los cueros de vaca de que estaban forradas las antenas. Esa sería la despensa.

El temor y el desaliento, amparados por la opinión de un marino como Esteban Gómez, pesaban mucho. Magallanes contrarrestó esta fuerza con otra. Dió un bando imponiendo la pena de muerte a todo el que hablase del viaje.

Siguiendo los estrechos canales que iban conduciéndolo de bahía en bahía, se encontró en el laberinto de la tercera. Envió entonces a Gómez, como más experto, para que reconociese un brazo de revuelta que tomaba hacia el sudeste. Gómez lo exploró, y, no encontrando a la flota en el punto de cita, en vez de proseguir hasta incorporarse a Magallanes, aprovechó la coyuntura para desertar. Lo hizo, conjurando a la gente del navío para que se alzase contra Alvaro de Mezquita, sobrino de Magallanes, y emprendió el regreso.

Entretanto, Magallanes llegaba finalmente al término del paso. Allí, entre Cabo Victoria y Cabo Deseado, a la misma altura de las Vírgenes, se extendía la inmensidad. Era «una mar oscura y gruesa, indicio de gran golfo».

Para un marino del siglo xvi, gran golfo era la extensión oceánica.

Resuelto a seguir, Magallanes presentó la cuestión ante el consejo. Pero un consejo en los procedimientos de Magallanes equivalía al degüello para los que discrepan de la resolución previamente anunciada por muchos signos inequívocos.

Sólo en el paso del estrecho se habían empleado veinte días. La distancia calculada entre mar y mar era de cien leguas. Por todo lo que se veía, la masa continental continuaba desde el mar Caribe hasta ese punto. Las proporciones del planeta se agigantaban. Y con ellas se agigantó el alma humana.

Magallanes ordenó el avance. Momento único aquel en que pasar nuevamente el estrecho y cruzar el Océano Atlántico hasta Guinea, como lo hizo el desertor Esteban Gómez, parecía un juego y el menor de los peligros.

Los expedicionarios tomaron hacia el noroeste. Estaban a la altura de los 53 grados de latitud meridional, y debían dirigirse oblicuamente hasta encontrar las Molucas del otro lado de la línea equinoccial.

El mar «oscuro y grueso» los recibía con halagos. Era el *Océano Pacífico*, pues «en todo el tiempo que navegaron por él, no tuvieron tempestad alguna». Ya desde antes de que Balboa bajase a la orilla de ese Océano, en enero de 1513, informaba, por lo que oía de los indígenas,

que «era mar muy mansa y que nunca anda brava, como la mar de nuestra banda de las Antillas».

Pero si el agua fué plácida, la navegación tuvo dolorosas inquietudes. Los expedicionarios no encontraron tierras en su camino. Pasaron por entre las islas de Juan Fernández y la costa de Chile, sin ver las unas ni la otra. Después de mes y medio de navegación, tocaron en una isla desierta, que llamaron San Pablo, y que es acaso Pitcairn. El 4 de febrero llegaron a la de Tiburones, también desierta. Eran las dos islas *Desventuradas*, pues no hicieron sino engañar su esperanza. Llevaban más de un mes de comer por onzas, de beber agua corrompida y de guisar con la del mar. Así transcurrió todo el mes de febrero, y en los primeros días de marzo llegaron a un archipiélago, cuyos conos desde lejos fingían unas enormes *Velas Latinas*. Pero prevaleció el nombre de islas de los *Ladrones*, injustamente aplicado a los indígenas por los civilizados. Allí finalmente se proveyeron los expedicionarios,, adquiriendo refresco de arroz, cocos, raíces y agua.

El día 16 de marzo estaban a la vista del archipiélago, después conquistado por España, y conocido con el nombre de islas Filipinas.

Magallanes llevaba consigo un esclavo de Malaca, y éste fué el intérprete de que se valió para guiarse en el dédalo de la Oceanía.

XI

EL objeto de la expedición estaba logrado, desde el punto de vista geográfico. Pero políticamente fué un fracaso. Magallanes, hombre de impulso ciego, pereció miserablemente en una tentativa de protectorado para la que eligió medios que, en vez de dividir a los indígenas, los unieron contra los europeos. Pero, aunque ya sin su jefe, la flota siguió adelante. Las bajas habían sido considerables, por enfermedad en la travesía del Atlántico y del Pacífico, así como en las islas. Otros perecieron en los encuentros y emboscadas. Casi no había hombres disponibles para la maniobra. Acordaron, pues, quemar la *Concepción* y seguir sólo con la *Trinidad* y la *Victoria*.

Pasando por Borneo, tomaron refresco. Todo había cambiado desde el día 8 de julio. El Oriente los recibía con sus encantos y sus riquezas. ¡Qué lejos estaba la miserable bahía de San Julián! En vez de aquellos patagones que devoraban bestialmente un caldero de mazamorra puesto a su alcance por los marineros, veían ante sus ojos dos mil guerreros vestidos de seda, armados de alfanjes y defendidos por corazas hechas de conchas de tortuga. El jefe de la flota desembarcó y montó en un elefante con castillo. En la bahía vieron bogar juncos y cañamices de proa dorada.

Todo daba señales de riqueza positiva, de la que eran testimonio los esplendores de la corte, de la marina y

del ejército, pero que aparecía más patente aún en los cargamentos de azúcar, de canela, de mirabolanos y de alcanfor.

Tomando por la punta austral de Mindanao, llegaban a Tidore, en las Molucas, el día 9 de noviembre de 1521. Vieron finalmente el árbol del clavo, que encontraron «semejante al laurel, pero de mayor copa». Y contaban después que cuando el clavo comienza a florecer, «arroja suavidad eficacísima en el olor». Decían que, a imitación del mirto, «en lo más levantado produce racimos como los del saúco y de la madre selva. Esos racimos nacen blancos, mas crecidos van tornándose verdes y rojos cuando sazonan». De aquellas cinco Molucas salía todo el clavo que se consumía en el mundo entero, y que Europa conocía desde que los persas tomaron los cargamentos que llevaban los navegantes orientales, derramándolos por las ciudades griegas. Los árabes después continuaron aquel tráfico que iban a disputarse los dos pueblos de la Península Ibérica.

En Banda estaba el plantel principal de la nuez moscada. «Vistió Naturaleza sus llanos y montes de bosque y selvas de estas plantas», decía más tarde Argensola. «Son semejantes a los perales de Europa, y su fruta imita a las peras; en la forma redonda, a los melocotones. Cuando florecen las mirísticas, arrojan de sí fragancia cordial. Poco a poco dejan el color verde, nativo y original de todo lo vegetal; toman el azul, variado con el pardo, encarnado y pálido de oro, como se ve en el aire el arco que llaman Iris, aunque sin aquella ordenada división, sino a manchas, como el jaspe.»

Los que visitaron de extremo a extremo las islas, vie-

ron en ellas todo un mundo. Se enamoraron del mar de leche con fosforescencias que duerme en el circo del archipiélago de Banda. Si echaban redes en las Molucas meridionales, salían peces con pinceladas rojas, amarillas, azules y verdes. En los árboles se agitaba la fauna presidida por los papagayos, que reinaban sobre aquellos bosques aromáticos de bananos, cocoteros, naranjos, cinamomos, almástigas y clavos.

En las alturas flotaban las nubes protectoras que envuelven con su frescura los árboles de las especias. Y sobre las colinas cubiertas de verdor, se desprendían las rocas volcánicas con sus eflorescencias salinas y con sus penachos amenazadores.

El jardín equinoccial estaba surcado de fuentes cálidas y se agitaba por las sacudidas del terremoto.

Pero hasta las fuerzas destructoras del fuego interior, parecían menos temibles que en los países occidentales. Las dolencias del cuerpo, que se hinchaba atacado por el *berber*, parecían ceder bajo el influjo del vino de las Filipinas, del clavo y del jengibre.

Los reyezuelos, luchando constantemente para establecer el singular equilibrio de sus relaciones mutuas, se sometieron a los recién llegados.

Con todo, fué preciso pensar en el regreso. La *Trinidad*, maltrecha por la travesía, necesitaba largas reparaciones. La *Victoria*, entera y brava, sin una sola avería de consideración, llenó sus bodegas con los productos orientales, levantó las anclas y se dió a la mar el día 21 de diciembre de 1521.

La navegación se hizo por la ruta de los portugueses, e iba conducida por Sebastián de Elcano, con 60 hom-

bres, 13 de los cuales eran indígenas (1). En los ocho meses y medio que duró el viaje, el número de los tripulantes fué descendiendo por muerte, prisión en manos de portugueses y deserción. Así, el día 6 de septiembre de 1522, desembarcaban en Sanlúcar de Barrameda diez y ocho espectros de hambre y fatiga. El pintor Salaverría, leyendo sin duda a Pigafetta, ha dejado en un lienzo la emoción patética del desembarco de los supervivientes de Elcano, que descalzos y en camisa fueron procesionalmente con cirios a los altares de Santa María de la Victoria y Santa María de la Antigua, cuya intercesión habían solicitado.

Sebastián de Elcano, jefe de aquel primer navichuelo que daba la vuelta al mundo, pudo poner en su escudo un globo con estas palabras: *Primus circumdediste me.*

(1) Disputase si el nombre del navegante vasco es Elcano o del Cano. No entro en ella, y sigo la forma consagrada. El curioso puede leer lo que escriben diligentes eruditos.

XII

EL Imperio español nació en el Nuevo Continente. Realizada la conquista de Méjico, sus esplendorosas promesas absorbieron la atención, y, sobre todo, cautivaron la fantasía de los españoles. Sin embargo, en 1525 salía una nueva expedición por el estrecho de Magallanes. La mandaba el comendador Frey Jofre de Loaysa, e iba en ella Sebastián de Elcano. Loaysa murió durante la travesía del Océano Pacífico. Y ese mismo mar se tragó el cadáver de Elcano.

Sus magníficas proezas le hicieron merecedor de aquella tumba.

La flota había ido desintegrándose. Dos de sus naves fueron separadas por las tormentas del Océano Atlántico: la una se perdió; la otra cayó en poder de los piratas, se les sustrajo y logró regresar a España. Dos más se apartaron al empezar la travesía del Pacífico. Una desapareció para siempre, y la otra abordó en la costa meridional de la Nueva España. Los tripulantes de una de las naves que cruzaron el Pacífico se amotinaron en Sangún, dieron muerte a su capitán y destruyeron la carabela. Sólo la *Victoria* llegaba a Tidore, pero para encontrar a los portugueses posesionados de las islas.

El resultado útil no correspondía a la importancia de la proeza marítima. Tal vez no valía la pena de emprender una lucha, convencidos como estaban los castellanos

de que la ruta magallánica era mercantilmente inexplorable. Esto no quita valor a la gallardía de la empresa.

Continuaba el empeño de la busca del paso por los mares intertropicales, pero quedó definitivamente patentizado que la región ístmica lo cerraba, y que a falta de estrecho natural, era imposible romper el obstáculo, abriendo un canal que no estaba dentro de los medios de la ingeniería del siglo xvi. Puntos son éstos que trato con extensión en otras monografías.

La importancia de Méjico había crecido como emporio occidental. El Perú florecía. Los puertos de los dos grandes virreinos veían salir naves descubridoras hacia los archipiélagos oceánicos, y los de Méjico también hacia las aguas del Atlántico septentrional.

España pensó entonces en subsanar el abandono de las islas Molucas, corrigiendo así uno de los errores de Carlos V, y se hizo la ocupación de las islas Filipinas. Tomábanse como base los puertos de Méjico y se utilizaban sus hombres.

Pero quedaba un problema náutico. El Océano Pacífico sólo se navegaba de oriente a poniente. Para que el archipiélago filipino pudiera incorporarse en el conjunto de los dominios de España, había que establecer la ruta del regreso o *vuelta del Poniente*, como se decía.

Uno de los exploradores del Pacífico en la flota de Loaysa, hombre que descifró el secreto de las Molucas, que había escrito la crónica de sus expediciones y que tenía una pericia náutica insuperable, vivía retirado en un convento de la Nueva España. Pero su fama era universal. Felipe II, que conocía al palmo toda la Monarquía, le escribió solicitando sus servicios y tentando su

ambición. El fraile cosmógrafo contestó que como súbdito obedecía, pero que como hombre no tenía otro anhelo que el del retiro y la oración. La flota conquistadora de las Filipinas no se alistó bajo sus órdenes, sino bajo las de Miguel López de Legazpi. El antiguo soldado y nuevo religioso subió a bordo para ser sólo el consultor de los expedicionarios, que salieron de las costas de la Nueva España el día 21 de noviembre de 1564.

Se fundó la ciudad de Manila. Hecho esto, el religioso dispuso la vuelta a la Nueva España, para terminar la misión que llevaba y volver al retiro de su amado convento.

El viaje de regreso se efectuó por la altura de los 36 grados, sin un solo contratiempo marítimo. Pero el estado sanitario de la tripulación hizo memorable aquella travesía. Murió el piloto. Murió asimismo el maestro. Después murieron hasta catorce de los tripulantes. Los demás no podían levantarse de sus camastros. En el navío sólo se movían dos figuras: la del fraile temerario y la del capitán Felipe Salcedo. Atravesaron el Pacífico, y, costeano desde la California, bajaron hasta el puerto de Acapulco, en la Nueva España.

El día 3 de octubre de 1565 llegaban al término de su carrera. El heroico P. Andrés Urdaneta y su gran compañero llamaron a la gente de tierra.

¡No había a bordo un solo hombre para que echara las anclas!

Así se consumó la conquista secular de las rutas oceánicas.

Madrid, 1922.

NOTA FINAL

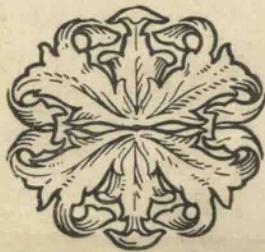
Los tiempos pasan, y los problemas se renuevan. El hombre es idéntico. Vasco de Gama, Pinzón, Magallanes, Juan de la Cosa, Alvares Cabral, Colón, Elcano, Urdaneta... Sus figuras desfilan delante de mí en esta noche. He oído de labios de Saccadura Cabral una lectura que me da el calofrío de lo sublime. Es el *Diario* del hidroavión *Lusitania*, que busca y traza, en línea directa, sin desviación de una milla, la ruta para cruzar el Atlántico, desde Porto Praia, en Santiago de Cabo Verde, hasta la roca solitaria del Penedo de San Pedro. El almirante Gago Coutinho explica la utilización de su sexante y del corrector de rumbo que permite a los dos argonautas de las nubes regirse entre el espacio luminoso del cielo y el desierto azul del mar. Todos han aplaudido. Yo, silenciosamente, rendí a los aviadores portugueses el homenaje de la evocación, comparándolos a los inmortales de su patria y de la tierra que con Portugal llena toda una época de la historia.

Madrid, 5 de junio de 1923.

INDICE

	<u>Páginas</u>
Talent de bien faire.....	7
El Libro de las Maravillas.....	33
El reinado de la carabela.....	67
El encanto de las islas fantásticas.....	123
Una geografía delirante.....	171
Assi fomos abrindo aquellos mares.	219
Los argonautas del Maluco..	249
Nota final.....	285

ESTE LIBRO SE ACABÓ DE
IMPRIMIR EN MADRID, EN
LA IMPRENTA DE JUAN
PUEYO, EL 18 DE
MAYO DE
1929



R34123

Printed in Spain