

tiras y, posteriormente, en sus errores al interpretar las tierras que descubrió. El mismo sueño reaparece en las cartas dirigidas a los soberanos, a sus hijos, amigos y protectores.

En el momento en que su proyecto toma cuerpo y cuando ya se perfilan los trazos gruesos de la aventura, esa curiosidad por todo lo relacionado con las minas de la Antigüedad resalta claramente en todos los estudios que realizó en textos muy diversos, en las citas bíblicas de sus propios escritos, y, más aún en la multitud de anotaciones, a menudo de una ingenuidad desconcertante, que aparecen en el margen de sus libros. Vive en constante admiración. Penetrado a fondo de cultura bíblica, leyó con atención febril y retuvo cuanto pudo, todos los pasajes del Libro de los Reyes y de las Crónicas donde se describen los viajes del rey de Judá, y los que ordenaron Salomón y Josafat con el fin de hallar oro. Está enterado de la existencia del fabuloso país de Ofir, región minera que él mismo, su hermano y sus amigos cartógrafos habían representado en el planisferio. Conoce bien los viajes y las riquezas legendarias de la reina de Saba, tema favorito de algunos artistas del momento. Sobre todo, al llenar de notas las páginas de su ejemplar de *Imago mundi*, de Pedro de Ailly, subraya y comenta todas las líneas donde se habla de oro, plata y piedras preciosas.

Hacia el descubrimiento de un Eldorado se orientan sus esfuerzos, su imaginación creadora, todos los recursos de su energía. Ciertamente busca la ruta a las Indias y de las especias, pero, por encima de todo, el oro.

En ningún momento se concibió la aventura como un juego sin razón de ser, como una especie de desafío para "descubrir", sin más ni más. Colón era, en todos sentidos, un hombre de su tiempo, guiado por las ambiciones de la época, dominado por las necesidades del mercado y, sobre todo, solicitado por el mundo de los negocios que tenía en su activo muchas otras empresas. No era, sin duda, un empleado; obraba por su cuenta y no recibía órdenes. Solitario, hombre excepcional, si se quiere, un mago, pero nunca dio la impresión de ser un excéntrico, sino más bien un gestor particularmente hábil, colmado de bienes por la fortuna. Sólo el análisis un tanto precoso del contexto económico, financiero y social aclara plenamente la naturaleza de su gran empresa.

V. EL PROYECTO

LOS GRANDES VIAJEROS

Al regresar de Madeira, en aquellos años de 1480 a 1485, cortados por uno o varios viajes a regiones distantes, Colón, su mujer y su hijo, seguían viviendo en la casa donde su hermano lo acogió en 1477? Fácilmente lo imaginamos en ese barrio de comerciantes, de agentes y marinos, en el corazón de un mundo apasionado por los grandes viajes atlánticos, por África y las islas recién descubiertas y por las tierras que se iban a descubrir. Lo vemos frecuentando un círculo de familiares y amigos, interrogando a patronos y pilotos que regresaban de expediciones a comarcas muy lejanas, leyendo y relejendo sabios tratados o descripciones de países exóticos, comentando o dibujando mapas marinos para colocar mejor en ellos las comarcas desconocidas, cuyos nombres, sin embargo, eran muy familiares. En ese ambiente de curiosidad y entusiasmo, la idea del descubrimiento se impone como voluntad de todo un grupo, de un medio social apasionado y solidario. En ese momento Colón no es, por ningún concepto, un hombre que lucha solo contra la corriente, que sin cesar combate la adversidad y la incompreensión, impugnado por todos los ciegos, los esclerosos, los ligados excesivamente a la tradición. Por el contrario, lo sostiene y lo sustentará un fuerte movimiento de simpatía, de calor humano y de opiniones ilustradas. Gran número de personas así lo apoyaron siempre.

En Lisboa y después en Andalucía, sobre todo en Córdoba, encuentra también otros consejos y consulos en los libros. Colón leyó mucho y asiduamente, y al parecer anotó todos sus libros con conmovedora dedicación. El mismo habla de la curiosidad que sentía y del provecho que sacó de todos esos estudios:

Durante ese mismo tiempo, consulté y me esforcé por ver toda clase de libros, de cosmografía, de historia, de crónicas, de filosofía y otras artes. Es así como el Señor abrió mi entendimiento, como con una mano palpable, para todo cuanto era necesario a la navegación de aquí a las Indias, al mismo tiempo que preparaba mi voluntad para la ejecución de ese proyecto. Con esta pasión he venido a presentarme ante Vuestras Altezas.

Desgraciadamente, no estamos enterados de todas sus lecturas, y sólo al azar de tal o cual cita, de alguna alusión rápida en sus diarios de abordó, de una carta a los soberanos o a sus protectores podemos descubrir la extensión de las aportaciones que recibió de diversas fuentes. Sea como fuere, se han conservado auténticas e intactas cuatro obras que Colón tenía en Córdoba, que quizá llevó consigo desde Lisboa y que dan claras pruebas de su forma de aprender, de aquello que le interesaba retener en la memoria. Estas cuatro obras, que actualmente se conservan en la biblioteca coloniana de Sevilla, son:

• Una recopilación compuesta o, mejor dicho, realizada por el cardenal Pedro de Ailly, con el título de *Imago mundi*. Pedro de Ailly nació en Compiègne en 1350, fue obispo de Cambrai y nombrado cardenal en 1412. Durante algunos años fue confesor del rey Carlos VI. Este ejemplar es de una edición de 1480

o 1483, impresa en Lovaina, compuesta de 21 tratados, 16 obras de De Alilly y 5 de Pierre Gerson: todos se refieren a la astronomía, la cosmografía, el conocimiento del mundo y diversas partes de las tierras habitadas. La obra en bien conocida y se difundió durante mucho tiempo aun antes de su impresión, particularmente en Portugal, donde Gomes Eanes de Azurara la cita en su *Crónica del descubrimiento y conquista de Guinea*, escrita en 1453.

• Un ejemplar de la *Historia rerum ubique gestarum*, del papa Pío II Piccolomini, en la edición de Venecia (1477).

• Una *Historia natural*, de Plinio, traducida al italiano por un florentino para el rey de Nápoles; impresa, también en Venecia, en 1489.

• Un ejemplar de la *Descripción del mundo* de Marco Polo (traducción al latín por un religioso de Bolonia, impreso en Amberes en 1485).

• Además, se sabe de la existencia de un ejemplar de las *Vidas*, de Plutarco, y de un Ptolomeo en una edición de 1479.

Los cuatro primeros libros están abundante y cuidadosamente anotados, ya en los márgenes, ya en la parte inferior de las páginas, ya en grandes ampliaciones en mitades de pliego en blanco. Las notas, de muy desigual importancia, a veces se concretan a repetir una palabra que se consideró importante; en otras ocasiones se trata de verdaderas glosas, de comentarios más o menos sabios o producto de la fantasía. Se cuentan más de 2 000 anotaciones debidas a la pluma de Colón y que sin duda son sus escritos más espontáneos, más auténticos e indiscutibles.

La selección de las lecturas correspondía perfectamente al gusto de la época y a lo que en ella despertaba curiosidad: las narraciones de viajes y los tratados sabios.

En efecto, durante esos años se multiplicaron los grandes viajes, cuya audacia iba en ascenso. Esto se veía en todas direcciones y en toda clase de personas, pertenecientes a estratos sociales y profesionales muy diversos. Así, por ejemplo, las peregrinaciones a Jerusalén.

Precisamente en la época de Colón, mientras Venecia era el puerto de las grandes salidas ordinarias, de las peregrinaciones programadas y con las reservaciones hechas a su debido tiempo, Génova se daba a conocer como la ciudad donde los viajeros auténticos podían hacer planes. El peregrino se convertía en explorador expuesto al peligro y al azar, es decir, en un descubridor. Era una mentalidad nueva, diferente: la del hombre solo, en todo caso la del grupo pequeño, lanzado a rutas lejanas, en países casi desconocidos sobre los cuales aún corrían toda clase de misteriosas fábulas. Esa mentalidad del solitario corresponde muy bien a las de patronos y mercaderes a bordo de aquellos navíos genoveses, los cuales también navegaban solos, no en convoy, confiados en sus capitanes y tripulaciones. Esta manera de concebir y de emprender un viaje, Colón la conoció en su ciudad, en donde el eco de tales aventuras recorría fácilmente muelles y calles.

Con toda naturalidad, otros viajes ganaron un prestigio más y más brillante a medida que fueron alcanzando mundos más o menos fabulosos en el corazón de Asia, lo cual, entre 1470 y 1480, hacía mucho tiempo que sucedía. Primero se trató, por supuesto, de las peregrinaciones de misioneros, monjes y obispos encargados de organizar en Oriente iglesias cristianas, de la época del Imperio mongol, en los siglos XIII y XIV: Plan Carpín, Guillermo de Rubrouck u Odérico de Fontenone (que llegó a obispo de Pekín). Posteriormente, aparecieron los mercaderes, encabezados, desde luego, por Marco Polo.

Después de esas aventuras a lejanas tierras y de fecha bastante anterior, realizadas con una finalidad precisa—evangelización, comercio, negociaciones diplomáticas con los mongoles—, dijérase que otras empresas más recientes sólo se interesan en buscar lo nuevo, y aparecen a nuestros ojos como exploraciones más desinteresadas, sostenidas por el profundo deseo de conocer mejor y de ir más lejos. Ya no interviene, como en tiempos de Marco Polo, la ruta de Asia central y de Pekín, bien conocida y frecuentada por numerosos mercaderes; había que ir más al Sur, hacia el mundo de las Indias propiamente dicho. Esos exploradores frecuentaron antes de su partida—como más tarde lo hizo Colón—a matemáticos y cartógrafos.

Andalo di Negro, astrónomo genovés, formado en Génova por otro astrónomo célebre, Giovanni Berrani, más tarde familiar de Roberto, rey de Nápoles, y muerto en esta ciudad en 1334, "recorrió casi todo el universo, y así conoció, por experiencia directa, en todos los climas y horizontes, el movimiento de astros y planetas, lo cual otros aprenden escuchando a los maestros". Una trayectoria y una curiosidad que anuncian perfectamente las inquietudes que Colón tuvo siglo y medio después. El recuerdo del intépido genovés, tranquilamente olvidado por los historiadores, permanece vivo en la ciudad ligurina: un peregrino lo recordó ese mismo año, antes de embarcarse y después de haberse dispuesto a seguir su ejemplo.

Nicolo de Conti, veneciano (en realidad originario de la pequeña ciudad lacustre de Chioggia), también emprendió un muy largo viaje por la India y China de 1401 a 1429: 28 años de ausencia. Superó en esto a Marco Polo! Salgó de Damasco "donde había sido mercader de joven", llegó a Persia y más tarde al Ganges, la costa oriental de la India, China, Borneo y Java, de nuevo a la India por la costa de Malabar a Calcuta, el océano Indico, Adén, Etiopía y el mar Rojo. La bibliografía dedicada a los viajes y exploraciones comenzó a evolucionar.

Poco a poco fue abandonando el género fabuloso para ocuparse en relaciones más frías y objetivas, a series de comentarios, para responder a una necesidad real. Así se opusieron con toda claridad dos tipos de escritos dedicados a los viajes: el género fabuloso de Marco Polo, por una parte, y, por la otra, el género serio.

Marco Polo, como atento observador, se había contentado con redactar un breve informe "técnico" sobre sus viajes y estadías en diversos países, concebido a la manera de los manuales para comerciantes, de los tratados sobre pesos, medidas y aduanas. Este cuaderno de pocas páginas se fijó en uno de los pilares de mármol del Rialto; sus indicaciones, muy precisas, estaban destinadas a los mercaderes venecianos y a los futuros viajeros. Más tarde, en 1298, prisionero en Génova, dictó sus recuerdos a un compañero de infortunio, un pisano llamado Ripabón, es un libro muy diferente, producto de conversaciones ligeras: una *Descripción*, una especie de *Libro de maravillas*, pintoresco, cuidadoso, pero recargado de notas fabulosas, de imágenes de monstruos, de hombres y mujeres de costumbres extrañas, de minas de piedras preciosas y de inauditas riquezas. Así, del mismo hombre provinieron dos actividades diversas por completo, dos escritos destinados a públicos diferentes.

Otros relatos de viaje, algo posteriores a los de Marco Polo, inmediatamente fueron utilizados—y de manera más práctica—para precisar la imagen y los contornos de los países orientales y de las nuevas tierras atlánticas.

Con anterioridad Andalo di Negro había escrito dos tratados sobre el movimiento de los astros, *Tractatus planetarum e Introductorius ad iudicia astrologiae*,

muy leído en los círculos humanistas en tiempos de Boccaccio. Esa astronomía, en opinión de todos, era la ciencia indispensable para calcular distancias y posiciones en el globo terrestre; sin la astronomía no sería posible ninguna empresa marítima a regiones lejanas. Desde 1330, los dos tratados, apoyados en la experiencia de un gran viajero, retenían la atención de todos los curiosos y anunciaban la sabia producción de matemáticos y astrónomos del siglo xv. Mucho más tarde, Nicolò de Conti, cuando residía en Génova y Florencia, proporcionó sus observaciones a sus amigos cartógrafos. En 1457 comunicó infinidad de datos precisos y preciosos a los maestros que elaboraban mapas y a los eruditos de ambas ciudades. Se afirma que dos mapas célebres de aquella época, la *Cosmografía florentina* y el *Mapamundo* de Fray Mauro, una de las joyas de la Biblioteca de San Marcos, en Venecia, se prepararon en su presencia y siguiendo sus indicaciones. Por otra parte, a continuación de su gran viaje en 1440, Conti se reunió con Poggio Bracciolini, humanista muy en boga, secretario del papa Eugenio IV. Bracciolini, por ordenes del Pontífice, escribió en latín, entre 1440 y 1450, el relato de aquellas aventuras en la India y China. Sin duda alguna, esta es la versión que conoció Colón en Portugal, pues sabemos que en ese país era muy conocida e incluso se habían hecho traducciones. La primera versión italiana se hizo mucho después, y se basó en la traslación portuguesa.

En Lisboa, todas esas obras de astronomía y geografía práctica circulaban entre los secretarios del rey y de los príncipes, por sus bibliotecas y por los talleres de los cartógrafos.

Ahora bien, de toda esta bibliografía sobre viajes, Colón sólo conoció o retuvo en la memoria la *Descripción* de Marco Polo. Este libro inspiró todos sus sueños; nutrió sus fantasías y sus esperanzas, e incluso lo guió a veces en sus decisiones. Lo cita constantemente en el *Diario* del primer viaje. Para la elaboración de su gran proyecto, el Almirante buscó en Marco Polo datos y cálculos que, como veremos, lo hicieron computar con excesivo optimismo la distancia que por mar y por el Occidente separa a España del Japón (Cipango). Esta adhesión casi visceral a las enseñanzas del veneciano, sirvieron también para que siguiera Colón convencido de que había encontrado a las Indias en su camino, y fue lo que impidió que se diera cuenta del descubrimiento de un Nuevo Mundo.

Para explicar esta preferencia exclusiva y esa especie de ceguera, ¿será necesario recurrir a una falta de curiosidad, a una información muy somera? ¿Hará falta pensar en la extraordinaria buena suerte de esa *Descripción*, obra muy difundida, reproducida y leída en todas partes? Más aún, ¿hará falta traer a la memoria una curiosa concordancia de diversos hechos, que quizá no pase de mera coincidencia? ¿Puede guardarse completo silencio acerca de que, en 1271, Marco Polo se reunió en San Juan de Acre, antes de su partida para el Lejano Oriente, con Tbaldo Visconti que recibió allí la noticia de su elección para el trono pontificio? Este Tbaldo Visconti (Gregorio X) pertenecía a la familia de Plasencia (no a la de Milán), y una de sus hijas, Catarina, se casó con el abuelo de Felipa Perestrello e Moniz, cónyuge portuguesa de Cristóbal Colón...

LOS ANTIGUOS: PROPECÍAS Y LEYENDAS

Mencionaremos otras curiosidades de la época, especialmente en Lisboa, que se refieren a las obras científicas antiguas. Entre ellas, como bien puede suponerse,

se encuentran no sólo conocimientos libresco, teóricos, en forma de disertación; no únicamente discursos didácticos como la célebre *Geografía* de Ptolomeo (obra esencial durante toda la Edad Media); sino también relatos de auténticos viajeros cuyo recuerdo y cuyos nombres obsesionaban a todos los eruditos en tiempos de Colón. En 1471, al escribir el relato de su primera peregrinación a Tierra Santa, Juan Adorno y su padre, Anselmo, traen a cuento, desde la primera página, los ejemplos de aquellos ilustres predecesores: más de quince en total. La lista se inicia con Platón y Prágoras, los cuales "visitaron ciertas provincias, entraron en contacto con muchos pueblos y atravesaron los mares". Vienen a continuación Ptolomeo I Sotero, compañero de Alejandro y autor de un relato sobre la expedición de los griegos al Ganges (parece que se confundió a ese Ptolomeo con el autor de la *Geografía*...); y Julio Materna, primero oficial y después mercader en Tripolitania, el cual, hacia el año 100 d.c., exploró el Sáhara y quizá llegó hasta el Níger. Vienen a continuación todos los autores de relatos autobiográficos o de alguna *Geografía* (Estrabón no podía faltar) o de alguna *Historia natural* (Plinio *el Viejo*, en primer lugar). Lejanos recuerdos de la ruta a las Indias de tiempos de los conquistadores macedonios, y de los caballeros romanos en las rutas africanas, a los que debe añadirse una multitud de sabios tratados enumerados en desorden, los cuales enriquecieron un bagaje cultural ya considerable y agujaron de nuevo la curiosidad.

No es sólo una ambición interesada: un verdadero estado de espíritu, un concepto de la vida, una manera de captar el mundo que dejan su sello, en los años 1470 a 1480, en todos los humanistas que buscan al hombre en el pasado, ciertamente, pero también en el espacio y muy lejos de sí mismo. Sin duda, Cristóbal Colón hizo suyas estas reflexiones de su contemporáneo Anselmo Adorno:

Algunos piensan, muy tontamente [...] que no existe más patria que la de ellos. Otros, si bien reconocen que no es la única, afirman, por un apago inadvertido, comparable al de una madre para quien no hay hijos más bellos que los suyos, que la diferencia existente entre su propia patria y los demás países es como la que existe entre la viva claridad del día y las tinieblas de la noche [...]. Quienes mutuamente se lanzan los dardos de la más crasa ignorancia, madre de todos los vicios, parecen más próximos de los animales que de los seres humanos. Los hombres que han conocido y recorrido el mundo no caen en estos estúpidos e ineptos errores. Gracias a su experiencia en los asuntos humanos, juzgan que el curso natural de los astros es más o menos igual en todas partes, y que por doquier el Destino y la Fortuna rigen al hombre...

Esta profesión de fe, reflejo de una nueva filosofía, parece perfectamente capaz de animar las más arduas empresas de exploración y descubrimiento. Todos esos viajeros y curiosos del mundo, apoyaban sus proyectos y esperanzas tanto en experiencias recientes, cuyo recuerdo se conservaba fresco en su memoria, como en los más antiguos textos. Esta alianza entre una cultura libresco y las enseñanzas empíricas de la acción inmediata, esta alianza que reaparece en el *Diario* del primer viaje de Colón casi continuamente, representan, opinamos, una de las más importantes características de la mentalidad de aquella época.

En todo caso, para nuestro genovés nada refleja mejor esta impregnación que sus múltiples citas de los antiguos, de sus enseñanzas o de sus espejismos. En su

Libro de las profecías que escribió personalmente al final de su vida, copia unos versos de Séneca, tomados de la tragedia *Medea*, que bien pudieron inspirar durante años sus sueños y esperanzas:

Vendrán tiempos, en un futuro lejano, en que el mar océano romperá sus cadenas, y vastas tierras se revelarán a los hombres cuando un andaz marino como aquel que se llamaba Tifis timonel de Jafón, descubra un nuevo mundo. Entonces Tule ya no será el último conán de la Tierra.

El haber escogido entre las obras antiguas la que habla de *Medea*, esposa abandonada por Jafón después de la conquista del Vellocoino de Oro, es clara señal del gran atractivo que sobre Colón ejercían las grandes aventuras. Más aún, sustituye arbitrariamente a la Tetis de Séneca, nieta, esposa del Océano, con Tifis, piloto de los argonautas con quien, a todas luces, él mismo se identifica... En su mente, el gran proyecto que abraza se une a la leyenda o epopeya de los antiguos. Ninguna otra empresa, salvo la de los Argonautas, que ex profeso consiguieron una nave, bajo la mirada vigilante de Minerva y ayudados por plegerías y sacrificios expiatorios, y que después en alta mar se enfrentaron a mil peligros, pudo evocar con mayor fuerza a los ojos de Colón su propia aventura. Por supuesto, tampoco fue accidental el haber recurrido al mito del Vellocoino de Oro para aplicarlo a la conquista de una fortuna en lejanas tierras, de un Eldorado minero.

En Lisboa y en la isla de Madera, a Colón, fortalecido, además, por una gran experiencia marina, le gusta soñar en todas esas leyendas, en todas esas antiguas profecías. Ahora bien, mientras la mayor parte de las aventuras mencionadas por los antiguos autores hablaban de largos viajes hacia el Oriente, casi todos por vía terrestre, otra maravillosa historia, completamente "medieval" y de inspiración cristiana, se relaciona de manera directa con las travesías por el mar océano, con los descubrimientos realizados en el Atlántico. A la epopeya pagana y oriental de Jafón y los Argonautas responde también la del San Brandano en los últimos confines del mundo occidental. Esta aventura, ya antigua, con el correr de los años quedó envuelta en las brumas del misterio y embellecida con mil fantasías. Monje irlandés muerto hacia el año de 580, obispo de una de esas diócesis irlandesas cuyo centro era un monasterio, Brandano evangelizó una parte de la Inglaterra septentrional, en donde estableció diversas comunidades religiosas; emprendió, en servicio de la fe, un largo viaje a Escocia. El relato épico, casi milagroso de este traslado hacia el Norte, las *Peregrinaciones* de San Brandano, desde mucho antes habían inspirado todo un ciclo de leyendas que simbolizaban el espíritu de aventura, la virtud intrínseca de la separación y del renunciamiento. Los pintores, en los muros de las iglesias o en las páginas de los manuscritos, los canteros en los capiteles de los claustros o en los tímpanos de los templos, muestran a San Brandano en su frágil esquife, azotado por las tempestades, enfrentándose a los mil peligros de un mar desconocido y a los monstruos marinos; ballenas y otros espantables animales. Aún mucho después continuaba viva esta tradición literaria y pictórica en todos los países del Oeste: en las Islas Británicas, en Bretaña, en la Iberia de vascos y gallegos, tierras relacionadas con ese pasado oceánico pleno de leyendas y sueños. Esta misma tradición fue adoptada y cultivada con entusiasmo por los portugueses navegantes, y aun con mayor fervor por los primeros colonos de las islas descubiertas: Canarias, Madera, Azores. Se presenta a Brandano como precursor, patrono y ejemplo siempre presente. Se comprende que Colón,

al acabo de todas esas aventuras, fascinado por tan ilustres ejemplos, cada vez más imbuido de los modelos cristianos, nutriendo su ambición con el deseo de servir a Dios, haya cedido a la tentación de seguir la misma vía rumbo a lo desconocido.

A esto debe añadirse que la leyenda atribuía al monje irlandés el descubrimiento de una isla de la que después se perdió el rastro, pero que, muy lejos, en el Poniente, en una soledad absoluta, azotada por fuertes vientos marinos, continuaba alimentando sueños. Esta isla de San Brandano constituyó, en gran parte, el primer objetivo de cualquier nueva empresa oceánica, y para algunos, entre ellos Colón a partir de su estadía en Lisboa, constituyó un punto de apoyo en la ruta occidental a las Indias. Los españoles de las Canarias no siempre le aplicaban el nombre de isla de San Brandano, sino más bien los de *Non Trubada* (no encontrada) Encubierta, *Artilia* (isla frente al Sol o antes de otras islas) y, por último, el de isla de las Siete Ciudades. En Lisboa, la tradición insistía en que esas islas habían sido redescubiertas y colonizadas entre los años 600 y 700 por siete obispos portugueses; que después todo zozobró bajo los golpes de una invasión de los bárbaros, pero que subsistió el nombre de *Siete Islas* o de *isla de las Siete Ciudades*. Se trataba, además, para los portugueses, de una empresa que reivindicaba cierta corriente nacionalista, ya que en esta forma una tradición lusitana se añadía a una tradición irlandesa y aun la sustituía. En todo caso, se afirmaba un ambiente de reconquista cristiana, un matiz místico: el descubrimiento forzosamente debía estar inspirado y sostenido por una "virtud" moral.

La creencia en la existencia de esa isla perdida se posesionó no sólo de la imaginación de marinos, aventureros quiméricos, quizá exaltados algo más de la cuenta. Desde largo tiempo atrás, había arraigado con vigor de certeza entre los escritores, entre los más serios hombres de ciencia o de gobierno. Un mapa veneciano fechado en 1424, obra de Zuano Pizzigano, con base en informaciones llegadas de Portugal, mostraba un grupo de islas, algunas de grandes dimensiones, a gran distancia, en el Atlántico.

Varios relatos, más o menos fabulosos, corrían entonces por Lisboa entre la gente de mar acerca de viajes venturosos hacia las islas del Occidente. Colón refiere que, en tiempos del infante don Enrique, un navío portugués perdido a raíz de una tempestad, desarbolado por fuertes ráfagas llegó milagrosamente a una de esas islas, donde los isleños que hablaban a la perfección el portugués recibieron a los marineros, y pidieron a éstos que se quedaran a vivir con ellos. En el camino de regreso, continuaba el cuento, los portugueses encontraron otro buen agüero, dice Colón que un genovés de la isla de Madera le aseguró haber visto hacia el Oeste las "islas flotantes" de las cuales habla Plinio en su *Historia natural*. Colón no vacila y decide que se trata de una parte del archipiélago de las Siete Islas. Todas estas preciosas indicaciones, anotadas en el margen de sus libros o recordadas en sus cartas, dan claras señales de una voluntad decidida a permanecer al acabo de cualquier dato para compararlo inmediatamente con lo que le habían enseñado los textos o la tradición.

En todo caso, durante ese tiempo de busca y reflexión, cuando maduró el proyecto del genovés, los portugueses, en primer lugar el rey, creían sin dificultad en la existencia de esa isla de las Siete Ciudades. En 1462, Alfonso V ya había concedido a un caballero de su corte, Johan Voguado (¿de origen alemán o flamenco?) todos los derechos (de justicia y percepción de impuestos) sobre dos

islas que pudiera encontrar en esa dirección. Es aún más significativo el acto de ese mismo soberano, firmado el 12 de enero de 1473, en el cual dona a su hija Brices la isla de las Siete Ciudades. En 1475 autorizó al intendente del Infante, Fernao Telles, para que fuera a descubrir esa isla o "alguna otra ya habitada". En fin, cabe mencionar que el 24 de julio de 1485, en el privilegio otorgado por Juan II a un flamenco, Ferdinand van Olmen (también llamado Fernão d'Ulmo o Dulmo), "caballero de la corte real y capitán de la isla de Terceira", se le autoriza a ir en dos carabelas a aclarar el misterio:

"... Para ir a buscar y encontrar una isla grande o varias islas o un continente y reconocer las costas, allí donde se piensa que está la isla de las Siete Ciudades, todo ello por su cuenta y riesgo." Este Van Olmen, cuya empresa encaja perfectamente en el ambiente justiano de la época, no sólo debía sufragar todos los gastos sino aceptar como socio a un portugués, João Estreito, rico colono de Madeira, residente en Funchal; esto en virtud de un contrato bien establecido, verdadero pacto de conquista y explotación, validado por el consentimiento real en 1487. Las disposiciones, bastante curiosas, merecen atención. Durante 40 días Van Olmen tendía bajo sus órdenes los navíos y sería propietario de cuanto se descubriera; durante los siguientes 40 días, Estreita mandaría la flota y podría apropiarse de las tierras descubiertas. El rey, por su parte, se comprometía a intervenir para reducir a obediencia a los habitantes, si rehusaban "reintegrarse a su antigua patria". Nada demuestra mejor hasta qué grado se consideraba al mito como realidad casi indiscutible, y cómo toda empresa orientada en esa dirección seguía siendo perfectamente razonable en opinión de los más sabios.

El astrónomo alemán, Martin Behaim, que llegó a Portugal justo en 1484, cuando iba en ascenso la fiebre de los descubrimientos, se enteró, como Cristóbal Colón, de esos rumores y creyó en ellos. En el famoso globo dibujado en 1492, aparece con toda claridad la isla de San Borondón muy al Oeste, unos grados arriba del ecuador.

Los soberanos portugueses abandonaron toda esperanza y toda pretensión sobre esa isla de las Siete Ciudades cuando, en junio de 1519, Manuel I cedió sus derechos a España al firmarse el Tratado de Évora. Entre los castellanos la idea suscitó algunos discursos y escritos, pero muy posteriores a los viajes de Colón y al descubrimiento de América. En 1590, un erudito español, Juan de Abreu Galindo, escribió una extensa *Historia de las siete islas de Gran Canaria*, e identificó la más lejana —llamada *San Brandon*— con la que Ptolomeo denominó *Aprositas*. Dice, asimismo, que en 1526 dos españoles de Las Palmas, en las Canarias, Fernando de Troya y Francisco Alvarez, emprendieron una expedición para descubrir la isla; y que en 1570, a raíz de una investigación abierta por el tribunal de Las Palmas, gran número de testigos, marinos y colonos, afirmaron bajo juramento haberla visitado. El mismo año, Pedro de Fuñes, inquisidor de las Canarias, obtuvo de otros testigos las mismas respuestas. Más aún, en 1570, el regidor de la isla de La Palma organizó una expedición para poner pie en la isla y anexarla a la Corona. Todos estos altos funcionarios reales y eclesiásticos tomaron el asunto muy en serio y, en la primavera de 1591, un rico comerciante establecido en Tenerife, Goldenco Pagés, puso en marcha diversos proyectos relativos a expediciones a esas lejanas tierras.

Todas las obras eruditas de entonces y de algún tiempo después toman en cuenta la isla, a la que designan con diversos nombres. *San Borondón* aparece claramente en un mapa (1590) obra del italiano Leonardo Torriani. Más aún,

durante todo el siglo XVII, los libros ilustrados acerca de la historia de las Canarias presentaban en especial vistas y perspectivas de aquellas *Siete Islas* encantadas. El último viaje "oficial" para descubrirlas se realizó en 1752. S. E. Morison indica atinadamente que todavía en el siglo XIX las cartas marinas y esferas terrestres presentaban un océano Atlántico puntuado de islas e islotes imaginarios acompañados de estas anotaciones: "escollos" o bien "tocas del Brasil", que al fin desaparecieron en 1873 de los mapas del almirantazgo.

Se trata de una vieja tradición fortalecida durante siglos. Sin duda alguna, Cristóbal Colón estaba perfectamente enterado de ella, y debió impulsarlo a perseverar en sus proyectos y a lanzarse a su aventura rumbo al Poniente.

EL PILOTO DESCONOCIDO Y TOSCARRELLI

Cabe preguntar: entre 1480 y 1485, ¿en qué bases pudo razonablemente apoyarse un proyecto así? ¿Cómo imaginamos la génesis de empresa tan audaz que algunos sin dificultad la presentaban como genial, mientras que otros recurren a muchos argumentos para minimizarla o desacreditarla?

Tan profunda fe en lo inaccesible podía, sin duda, apoyarse en indicios concretos, y biogégrafos deseosos de demostrar que Colón no zarpó hacia lo desconocido sin contar con informes precisos, han logrado reunir diversas pruebas... o indicaciones ya discutibles, ya desconcertantes. Así, por ejemplo, la historia de un piloto portugués que, en la costa de las Azores, recogió "un pedazo de madera tallado de una manera muy curiosa, en la cual no se había utilizado el hierro". En Porto Santo, en el archipiélago de Madeira, Pedro Correa da Cunha, que gobernaba la isla desde la muerte de Perestrello (suegro de Colón), también encontró trozos de madera de especie desconocida y tallados de igual manera, y, sobre todo, muchos trozos de caña "tan gruesos que cada fragmento bien podía contener un cuartillo de vino". Colón vio esas cañas en Lisboa; afirmó que podía identificarlas y que eran absolutamente idénticas a las descritas por Ptolomeo, de las cuales dijo que se encontraban en el Egipto Oriente. Como siempre, sus conclusiones se enriquecieron al mismo tiempo con las lecciones de la experiencia y las notas que tomaba durante sus lecturas. En él no había ni divorcio ni distorsión entre el empirismo y la cultura libresco, y sin cesar se acomodaban mutuamente. También la corriente del Golfo acarrea toda clase de maderas muertas, de vainas de plantas leguminosas, granos y faves do mar (habas del mar). Son frutos y granos de una especie de las mimosáceas que crecen cerca de las playas caribeñas, a los que en Porto Santo la gente sigue llamando *faves do Colom* (hasta ese grado logró imponerse la tradición). La gente de la isla siempre ha creído que cuando Colón vivía en ella vio en esas *faves* llegadas de alta mar una prueba evidente de la existencia de islas desconocidas, gracias a lo cual comenzó a tener fe y a elaborar su proyecto.

Dejase, asimismo, que las corrientes marinas habían arrojado en las costas de las Azores, en Flores, dos cadáveres de hombres "no cristianos", de caras alargadas, parecidas a las de los "chinos".

Allí radica todo el interés de la famosa teoría —¿habrá que llamarla leyenda?— del "piloto desconocido" que supuestamente le reveló la existencia del Nuevo Mundo. Esta hipótesis, elevada a veces al rango de cuasicitridumbre, por supues-to ha hecho correr mucha tinta. No puede ocultarse que con ella se intenta —o,

mejor dicho, se intentaba, pues las pasiones se han calmado—despojar al Almirante de su verdadera primacía. En primer lugar, notemos que tal "predescubrimiento" no tiene nada de inverosímil. Los normandos de Escandinavia, sin duda alguna, siguiendo la ruta septentrional habían llegado antes al continente americano. Los pescadores vascos que perseguían y aporreaban ballenas en alta mar, a gran distancia de la costa, quizá guardaban secreto sobre los lugares donde pescaban y que sólo la casualidad o una gran experiencia adquirida año tras año les permitía volver a encontrar. También los portugueses navegaban cada vez más lejos hacia el Poniente, ya para descubrir lo desconocido, ya para llegar con mayor facilidad a las costas mencionadas de África. El itinerario que se supone siguió Vasco de Gama pasa muy al Oeste, relativamente cerca de un punto extremo de la tierra brasileña. La idea de un navío desamparado, al que los vientos llevaron muy lejos e hicieron perder su ruta por completo, parece muy aceptable. A esto habría que añadir, por supuesto, todos los descubrimientos inciertos o puamente imaginarios de tierras que parecen perfilarse en la bruma y a continuación se pierden de vista, de montes que sobresalen entre las nubes, de especismos o alucinaciones y de meras fanfarronadas.

¿En realidad conoció Colón a un sobreviviente de la aventura? Jamás habló de ello. La historia la menciona por primera vez uno de sus biógrafos, Oviedo, en 1535, el cual afirma que en España, en Portugal y en las islas corría entre la gente la narración del "piloto desconocido":

...Una carabela que iba de España a Inglaterra [...] fue acometida por tempestades tan violentas y vientos a tal grado enturdecidos que los marinos se vieron obligados a huir durante días y días hacia el Oeste, de manera que arribaron a las islas de esos parajes y a las Indias. El piloto fue a tierra y vio gente enteramente desnuda [...] y cuando los vientos que los habían llevado allá contra su voluntad amainaron, hicieron provisión de agua y madera para el viaje de regreso. Se dice también que la mayor parte de la carga de ese navío consistía en víveres, productos alimenticios y vinos, de manera que pudieron sobrevivir durante tan largo viaje. Pero también se cuenta que ese piloto era amigo muy íntimo de Colón, que era capaz de determinar de alguna manera las latitudes y, por consiguiente, localizar la tierra que descubrió, y esto con tal perfección que pudo adiestrar a Colón, quien le pidió que hiciera un mapa donde se indicara la tierra que había visto [...]. Colón lo recibió en su casa como a un amigo. Murió, pero Colón quedó enterado de esa tierra y de la navegación por esos parajes, y él solo conoció el secreto. Algunos dicen que ese patrón o piloto era andaluz, otros que portugués, otros más que vasco. Hay quienes dicen que por aquel entonces Colón se encontraba en la isla de Madera, y otros que en las de Cabo Verde [...]. Para mí, todo eso es falso.

En efecto, es una historia bastante inverosímil... Presentado en forma tan novelesca, ningún historiador con un poco de sentido crítico le concedería un solo instante de atención: encierra demasiadas contradicciones, felices coincidencias e incertidumbre. Y, sin embargo, la idea corrió con suerte, sin que por ello se empañara en la opinión de sus contemporáneos el prestigio de Colón. Las Casas, como Oviedo, tampoco cree en ella, y dice que esta fábula ya se repetía en Santo Domingo cuando él llegó, por primera vez, en 1500. Fernando Colón no dice sobre ella ni media palabra, y es muy fácil comprender por qué. Pero varios autores, a partir de 1530, bordan a porfía sobre el mismo cañamazo. La imagen del piloto desconocido se precisa y se adorna... pero siempre de manera diferente. Algunos

sacaban a relucir diversos nombres, reales o imaginarios, imposibles de identificar. Una escuela de cronistas y, después una de historiadores, habla de un Alfonso Sánchez, pero nunca están de acuerdo sobre su origen: ¿portugués, gallego, vasco? ¿Más bien andaluz (de Palos o Huelva)? No se entienden mejor sobre el puerto adonde regresó ni sobre el sitio donde conoció a Colón y donde éste "robó el secreto": ¿Madera, Canarias? En fin, y sobre todo, la idea de que un viento del Este haya llevado tan lejos a un navío que iba de España a Inglaterra, de un navío en peligro de naufragar parece no tener más fundamento que la imaginación. S. E. Morison, el mejor especialista en la cuestión, "desafía a quienquiera a citar un solo ejemplo". Sobre el célebre episodio del piloto desconocido, sólo queda el afán, en algún círculo de eruditos o en conversaciones de marinos, por explicar el descubrimiento realizado por Colón, aparentemente tan fácil, recurriendo a informes precisos sobre la ruta que debía seguirse. Otros, a su vez, no se resignan a asignar al azar el papel más importante. A todo ello, sin duda, habría que añadir los celos y la envidia.

Por otra parte, es un hecho que no puede hacerse a un lado la existencia de muy abundantes datos y noticias, pero a veces fragmentarios e indeseables. Esas noticias eran las mismas que los marinos y los habitantes de las islas del Atlántico habían recogido—o inventado—de generación en generación. Pero todo eso es muy poca cosa; justamente lo necesario para reforzar una tradición ya bien establecida.

Colón basa su convencimiento sobre todo en un análisis atento, sin duda audaz y a menudo equivoocado, de los trabajos "científicos", antiguos o modernos. Su convencimiento proviene de su solicitud intelectual, de una acumulación de datos esparcidos en el transcurso de estudios y lecturas, a menudo tediosos, de la contratación de áridos informes, de operaciones abstractas. Por ningún concepto se trata de un plagio, sino de un verdadero descubrimiento apoyado en cálculos en clave, en una apuesta con lo absoluto.

Hombre de lecturas y de gabinete, Colón también en Lisboa aumentó sus conocimientos con el trato de muchos amigos y "vecinos" que en esa ciudad, ya célebre por sus audaces correrías por el Sur y las costas africanas, en ese puerto de donde partían casi todos los años varias carabelas en pos de la aventura, se reunían en un círculo de eruditos a quienes apasionaba describir el mundo, aconsejar a los futuros aventureros, y que se imponían como la conciencia, como la memoria de todo ese impulso que lleva hacia el mar.

Podemos ver cómo era ese círculo en la famosísima carta de un italiano, Paolo di Pozzo, apellidado Toscanelli. Este Toscanelli nació en Florencia en 1397, y era en aquella época una de las figuras mejor conocidas del humanismo italiano, con curiosidad por conocer el pasado pero también las ciencias exactas, apasionado por las enseñanzas de los sabios. Realizó extensos estudios en Padua, en un medio penetrado a fondo por la influencia intelectual de Venecia y los cursos de humanidades de la Italia septentrional (los de los Gonzaga, de los Este y de los Monteleone). Fue discípulo y amigo de Nicolás de Cusa, alemán de la diócesis de Tréveris (Nicolaus Krebs), a quien Roma envió al Oriente a trabajar en la unión de las Iglesias: sacerdote, legado en Alemania, cardenal, fue uno de los primeros que procuró dar una explicación precisa, concreta de la Biblia, en particular sobre los datos de carácter histórico, geográfico e incluso topográfico de los primeros libros. Toscanelli vivió posteriormente en Florencia donde creció su prestigio como médico (físico, decía Colón) y astrónomo ya bien conocido por sus es-

tudios sobre los movimientos de los astros. En 1436 participó en el Concilio de Florencia en el cual fue proclamada, precisamente, la buscada unión de la Iglesia de Roma con la de Constantinopla. Poco después del Concilio conoció a un canónigo de la catedral de Lisboa, Fernão Martins, con quien trabó amistad. Durante largos años sostuvieron una correspondencia interrumpida en las dos ocasiones en que Martins permaneció en Roma y las dos temporadas que pasó en Florencia. De esas cartas "científicas", tan frecuentes entonces entre sabios apasionados por las mismas investigaciones y proyectos, sólo nos queda la carta de Toscanelli, escrita el 25 de junio de 1474, donde habla de rutas occidentales hacia China y Japón. Colón la copió de su puño y letra en una de las últimas páginas de su ejemplar impreso de la *Historia Reorum*, del papa Pío II (Aenas Sylvius Piccolomini).

Así, a través de Toscanelli, la ciencia de los humanistas italianos ayudó a los proyectos de los marinos lusitanos. Ningún texto, ningún otro signo podría indicar con mayor claridad hasta qué grado el deseo de encontrar una ruta marítima hacia la remota Asia preocupaba a los ingenios más despiertos y eruditos, penetrados de los libros de la Antigüedad y de enseñanzas que nadie consideraba ni carentes de importancia ni superadas.

Martins recurrió a Toscanelli para que decidiera entre la opinión tradicional de Ptolomeo y la de Marco Polo sobre la extensión de las tierras asiáticas y, consiguientemente, sobre la distancia, por vía terrestre, entre Europa y China. Toscanelli respondió y dijo que estaba encantado porque el rey de Portugal buscaba, además de la ruta de Guinea, una vía más corta a las "tierras de las especias", navegando hacia el Oeste. A continuación indicó, con absoluta claridad, que la distancia por mar, hacia el Oeste, entre Lisboa y Quinsay (Hang-chou), capital de la provincia de Mangi, debía de ser 5 000 millas náuticas (9 260 km.). No temió afirmar que otra ruta llegaba a China pasando, en primer lugar, por la isla de Anghia ("que ya conocéis"), y después, 2 000 millas (3 700 km) más lejos, por el Japón, "tan rico en oro, perlas y piedras preciosas, que allá reciben con oro sus templos y los palacios del rey". Toscanelli insistió en subrayar que "en todas esas rutas desconocidas no hay grandes distancias marítimas totalmente desprovistas de tierras".

Además—episodio aún famoso—el sabio florentino anexó a su carta un mapa donde indicó las latitudes para los paralelos, las longitudes para los meridianos y las diferentes islas o comarcas que una nave puede encontrar durante su recorrido, de tal manera, añadía, que los marinos podrían demostrar, a su arribo, "que tenían algunos conocimientos sobre esos países, lo cual puede agrandar a los habitantes". Este mapa se perdió, jamás se publicó y, desgraciadamente, ni siquiera tenemos una copia.

Por lo demás, la historia, en terreno menos seguro en estas cuestiones y no muy exigente, pretende que el propio Cristóbal Colón recibió unos años más tarde, en 1481, una doble carta, de puño y letra de Toscanelli y acompañada de un saludo muy amable:

Me alegra la noble y laudable ambición que te empuja a ir hacia la tierra de las especias. Por ello, en respuesta a tu carta, anexé la copia de otra carta que escribí a uno de mis amigos, servidor del nobilísimo rey de Portugal, antes de la guerra con Castilla [...] y anexo para ti otro mapa marino, como el que antes le envié [a mi amigo]. Así quedan satisfechas todas tus demandas.

Esto lo afirman las Casas y Fernando Colón. La idea de lazos directos entre Colón y Toscanelli se impuso rápidamente. El humanista florentino falleció en 1492 y, en 1494, el duque de Ferrara, también sabio, geógrafo y letrado, puso en marcha en Florencia una investigación para determinar si el florentino y el genovés habían podido sostener correspondencia, lo cual, al parecer, todo el mundo en Italia lo daba por hecho entonces.

Todo ello evidentemente subraya el partido adoptado por las universidades y los círculos culturales italianos en lo concerniente a la empresa. Cristóbal Colón lo reconoció al copiar esa carta. Pero ¿se enteró de su contenido a través de hombres de ciencia portugueses, muy al principio, desde que llegó a Lisboa? ¿O incluso antes de salir de Génova? ¿Podía pensarse que esa fue una de las razones que lo movieron a ir a Lisboa? O, al contrario, ¿se enteró directamente de las conclusiones de Toscanelli en 1481, no antes, cuando ya con la valiosa experiencia adquirida en Madeira tomó cuerpo su proyecto?

En cualquier caso, la influencia de griegos y romanos, y después la de los sabios italianos o alemanes, ciertamente fue decisiva. Este proyecto debió mucho, por sus bases científicas y también por ciertas estimaciones matemáticas a todo un conjunto de escritos, de cálculos, de transposiciones cartográficas que entonces constituían un repertorio rico y variado en grado asombroso, un bagaje literario y cultural de primerísima importancia. ¿Cómo imaginar siquiera que Colón, aun momentáneamente, hubiera podido soñar en su gran empresa sin referirse de manera constante a esas obras?

ERUMITOS Y SANOS EN LISBOA

En Lisboa se ve a plena luz su originalidad, al apartarse por completo su proyecto del de los portugueses, sometido al control real. Las Antillas, mejor dicho, la *Antilla*, la famosa isla de las Siete Ciudades, no constituía sino una etapa inicial. Colón apuntaba mucho más lejos y, en Asia, no sólo a la India, sino, de una manera bastante más general, a "la tierra de las especias". Los nombres de las ciudades, escritos con la ortografía de los viajeros "modernos", en particular de Marco Polo, pertenecen a China y al Japón. El buscar oro en Cipango prevalece sobre todo lo demás. Esto, insistentes, se salía del camino marcado por el rey. En Lisboa, el soberano no presta atención a la carta de Toscanelli, de cuyo contenido sin duda lo informó Martins. La política de la época se centraba en África, en la *isla de las Siete Ciudades*, y punto final.

Los dos hermanos Colón eran cartógrafos. Cada visita de Cristóbal a Lisboa, simplemente por sus relaciones, le permitía perfeccionar sus conceptos y fortalecer su determinación. El proyecto maduraba, se enriquecía con toda clase de noticias espigadas a la vera de los teóricos de la navegación, los cuales en la ciudad, cerca del rey, frecuentaban el puerto y las oficinas de escritores y cartógrafos. En tales medios esos hombres recogen migajas de información, toman notas y les dan forma, se esfuerzan por acordar indicaciones concretas pero siempre bastante imprecisas y a veces contradictorias, con los datos más abstractos y de carácter matemático de las ciencias de los astros y de la Tierra.

Se encuentran en esos círculos, que convierten a Lisboa en una de las capitales de las ciencias del universo, sabios como el florentino Toscanelli, que profesan a la vez la medicina, la astronomía e incluso la astrología. También los portu-

gueses, por supuesto, pero sobre todo judíos o alemanes, expertos en la ciencia matemática y astronómica que de manera especial florecían en las grandes ciudades mercantiles del sur de Alemania o de la Renania. Esta ciencia compleja, de límites aún imprecisos, que se acercaba a los dominios de lo irreal, gozaba entonces de gran prestigio, reconocido por hombres a quienes fascinaban las experiencias de viajes y marnos.

El humanismo alemán seguía muy de cerca al italiano y a veces le tomaba la delantera. Se alimentaba en las fuentes, en la Antigüedad griega, en donde adquirió gran sabor. Su nombradía, el prestigio de las escuelas y de los gabinetes de estudio de Colonia o de Nuremberg a menudo superaban en Europa a otros muchos. Así se impuso, directamente ligada a la aventura de los marnos del Atlántico, la obra de Johann Muller, prusiano nacido cerca Königsberg en 1436, conocido con el nombre de Regiomontanus, gran maestro de la ciencia de los astros, de las fechas y de los cálculos. Estudió en universidades alemanas (primero en Leipzig y después en Viena), astrónomo, matemático, helenista distinguido, fue a Roma para perfeccionar sus conocimientos de la lengua griega bajo la égida del cardenal Bessarion, dignatario de la Iglesia bizantina, que permaneció en Italia después de la unión de las Iglesias, prelado muy influente en la corte pontificia. Durante algún tiempo, Regiomontanus estuvo al servicio del rey de Hungría para clasificar (1471) los manuscritos de su biblioteca; más tarde se estableció en Nuremberg, donde un rico comerciante le confió un observatorio y una imprenta. Allí estudió, sobre todo, el curso de los astros y de los cometas y el eclipse solar, y construyó, en un taller que él mismo instaló, toda clase de instrumentos para realizar observaciones y tomar medidas. Este alemán, autor de tratados de geometría, se rodea de numerosos discípulos y funda una escuela. Sixto IV, papa humanista genovés—era un Della Rovere, higuino de la Riviera de Ponante—lo llamó a Roma en 1475, y lo encargó de preparar una reforma del calendario.

Varios alemanes se presentaron como sucesores de Regiomontanus, y otros, inspirados por los trabajos de astrónomos y cartógrafos judíos, abandonaron a sus vez sus ciudades natales, no tanto para recibir en Italia las enseñanzas de los antiguos sino para conocer mejor en los puertos del Atlántico las nuevas rutas marítimas y las características de los nuevos mundos, africanos o insulares.

Lisboa atrajo—y retuvo— a pléyades de esos letrados, calculadores de grados y latitudes, con curiosidad por conocer cada paso hacia lo desconocido. Colón los conoció a todos, y los frecuentó con asiduidad entre 1480 y 1485. Por ejemplo: José Vizinho, a quien llamaba simplemente *mestre José*, y sobre el cual dice, en una nota escrita, según su buena y estudiosa costumbre, en el margen de uno de sus libros impresos, que “el rey de Portugal lo envió a Guinea en 1485 [...] para conocer la altura del Sol en toda Guinea”. José era médico y astrólogo en la corte de Juan II. Tradujo al latín—y, en parte, también al castellano—el *Almanach Perpetuum* del sabio judío de Salamanca Abraão Zacuto, quizá catadático en la universidad salmantina, y que, por lo demás, tuvo que refugiarse en Lisboa en 1492 para huir de la persecución decretada contra sus correligionarios por los reyes católicos españoles.

Esos *almanaques* se habían convertido desde tiempo atrás en útiles indispensables en cualquier expedición por mar a un destino algo lejano. Proporcionaban con precisión, para todos los días del año, e incluso para los cuatro años siguientes, las coordenadas astronómicas de los principales astros del sistema solar, e indicaban asimismo las fechas correspondientes a las fases de la Luna. Otras

indicaciones se referían a la correspondencia entre los calendarios judío, árabe y cristiano, y a las fiestas móviles de la Iglesia romana.

Pero seguía siendo muy difícil utilizar tan valiosas tablas para otros años, y establecer una especie de aplicación perpetua recurriendo a normas, a fórmulas de adaptación más o menos seguras, a veces imperfectas, establecidas por los astrónomos árabes y difundidas en la cristianidad por las escuelas hebraicas de España. La primera obra de este género, de valor “perpetuo”, escrita en portugués, el *Almanaque Perduravel* de la Biblioteca Nacional de Madrid, data del decenio de 1330, es decir, de las primeras épocas de las grandes travesías atlánticas; pero se trata de una obra muy incompleta que sólo incluye unas cuantas tablas. Por el contrario, la de Zacuto, traducida por el maestro José, se impuso como instrumento muy útil, “clásico”, que alcanzó gran difusión. Se imprimió en Leiria en 1496, José Vizinho y otro médico judío, a quien sólo se conoce como Rodrigo, también privado de Juan II, fueron en aquella época colaboradores inmediatos del celebérrimo Martín Behaim. Martín nació en Nuremberg en 1460; era hijo de un coel de Martino da Boemia. Podemos imaginar al respecto una familia dedicada a la explotación de minas de plata en Bohemia y, por consiguiente, muy interesada en encontrar metales preciosos, en las maniobras financieras, en el comercio de Castilla, sobre todo de Almadén, no lejos de Portugal. Muy pronto Martín—el cual se presentaba como fiel y aventajado discípulo de Regiomontanus—se integró perfectamente a la sociedad lusitana, en especial a los círculos cultos de la corte y de caballeros armadores de carabelas. El rey Juan II le confió una misión a las Azores, a fin de que se encargara de una especie de exploración de esas islas y de sus costas, y le dio el título de caballero en 1485. Ese mismo año Martín contrajo matrimonio con la hija del capitán gobernador de la isla de Fayal: un golpe de suerte muy parecido al de varios otros alemanes y flamencos establecidos en las Azores. Es un matrimonio que hace pensar en el que contrajo Colón. Este era el camino que ordinariamente seguía el hombre de mar, el guerrero, el aventurero o el sabio para entrar a formar parte de la sociedad lisboeta.

¿Navegó mucho Behaim? ¿Fue a Portugal en busca de una experiencia directa, de un conocimiento inmediato que proporcionarían complementos indispensables a sus conocimientos geográficos y cartográficos aún demasiado abstractos o incompletos? Sobre su curioso globo terráqueo—realizado 10 años después—él mismo afirma en unas líneas escritas junto a una pequeña figura, que participó en el primer viaje de Diego Cão en 1482, que lo llevó más allá de La Mina, en la costa congoleña. Es una indicación lapidaria carente de confirmación decisiva y que, sin lugar a duda, fue muy discutida por ciertos críticos. Por otra parte, numerosos autores la aceptan y señalan que, en el globo, el contorno de África, hasta las inmediaciones del ecuador, se encuentra notablemente bien dibujado.

En todo caso, el nombre de Martín Behaim aparece en 1486-1487 a propósito de una expedición a la isla de las Siete Ciudades, autorizada por el rey y a las órdenes del flamenco Van Olmen. Ahora bien, en realidad, se dedicó con más empeño a los trabajos de erudición y compilación. Con Rodrigo y José Vizinho prosiguió elaborando un tratado sobre la forma de precisar la latitud en alta mar, observando el Sol al mediodía. Escribió también una relación de los grandes viajes portugueses en África, basada—según él—en las revelaciones orales de Diego Gomes, uno de los descubridores al servicio de Enrique el Navegante. En Alemania se conoció muy bien esta relación, pues forma parte de una de las reco-

placiones de "textos náuticos portugueses" que los alemanes de Lisboa enviaban a sus compatriotas, a fin de que precisaran sus explicaciones y sus mapas.

Al regresar a Nuremberg, en 1490 o 1491, sin duda distanciado del rey o, en todo caso, descontento con su situación económica, siguió en contacto con sabios y marinos lisboetas. En 1492, año del gran viaje de Cristóbal Colón, hizo su famoso globo, su mapamundi en el cual indica todos los descubrimientos portugueses. Este mapamundi proporciona con perfecta claridad la imagen que del mundo tenían los sabios y humanistas de aquella época, desde hacía por lo menos 10 años. En cuanto al mundo atlántico, Behaim indica el ecuador y los dos trópicos, además de una ruta que conduce a las Indias y a China: parte de La Mina pasa por las islas de Cabo Verde, sigue hacia el sur de las Canarias por una isla a la que da el nombre de *Artilla*, situada precisamente al sur de Flores, la última isla de las Azores. Esta ruta lleva primero a Cipango (Japón), a fin de alcanzar el continente asiático al sur de una provincia a la que se denominaba Mangi. Toda la terminología proviene de Marco Polo. Alrededor de Cipango, en especial hacia el Sur hasta Java Mayor, pueblan el océano infinidad de islas sin nombre. Al menos al principio, no fue esta ruta la que siguió Colón en 1492, durante su primer viaje. Ahora bien, la posición de las islas y de la Tierra Firme, las distancias y, en especial, la longitud total del recorrido marítimo corresponden a las ideas presentadas por el genovés en 1484. Sus conceptos sobre mundos desconocidos corresponden entre sí exactamente, y ambos son partidarios de la teoría según la cual, por el Oeste, la distancia entre Europa y Asia es hasta cierto punto corta. Todo ello hace muy verosímil —aunque se carezca, una vez más, de confirmación categórica, que Colón y Behaim se hayan conocido en Lisboa e intercambiado sus puntos de vista.

En todo caso, la idea de una ruta marítima por el Poniente, hacia las Indias, era conocida en todas partes y, sobre todo, en Alemania. En esta forma se colocó en primer plano la gran figura de otro sabio alemán también fascinado por el descubrimiento del mundo y por las primeras empresas ibéricas en el mar océano, Jerónimo Muntzer, el cual, según la manía algo pedante de los humanistas de aquel entonces, adoptó el nombre latino Hieronymus Monctarius. Nació en 1460 y por consiguiente era cabalmente contemporáneo de Martín Behaim y, como este último, oriundo de Nuremberg. Estudió en Pavía, en donde se doctoró en 1479. Al año siguiente se convirtió en vecino de su ciudad natal. Ante todo era médico, lo cual le permitía vivir con cierta holgura, pero también era astrónomo, cosmógrafo, geógrafo e historiador, y formó parte de un amplio círculo de sabios y académicos. Fue autor de tratados eruditos, de una obra sobre la *Naturaleza del hombre*, de una larga disertación latina intitulada *Sobre el descubrimiento del África marítima y occidental, es decir, de Guinea, por el Infante Enrique el Navegante, de Portugal*; y sin duda ayudó a Behaim en la elaboración de su globo y a precisar el contorno de la costa africana. Entre tanto, en 1484, la peste causaba estragos en Nuremberg. Muntzer salió para Roma y otras ciudades italianas, en calidad de perfecto humanista desecho de aprender todo. El 14 de julio de 1493, escribió desde Nápoles una carta a Juan II. No se había enterado del regreso de Colón (cuatro meses antes) y, sin duda apoyándose en el mapamundi de Behaim, se comprometió a aportar fondos para ese gran viaje marítimo e incluso a efectuarlo personalmente:

Tenéis los medios necesarios y buena salud. Los marinos al servicio de Vuestra Grandeza ya han demostrado que existen tierras habitables en las zonas torridas africanas [...]. ¿Cuánta gloria podríais alcanzar dando a conocer a Occidente las tierras poblas que se hallan en Oriente, y cuántos beneficios podríais derivar mediante el comercio, pues las islas del Lejano Oriente os quedarían sometidas, y sus reyes, estupefactos, aceptarían inmediatamente vuestra autoridad.

La distancia, afirma, no es excesiva. Se puede llegar a Catay al cabo de pocos días de navegación, como lo demuestran a la vez las cañas que arrastran las corrientes occidentales a las costas de las Azores e incluso el que existan los mismos elefantes en Asia y en África.

La carta de Muntzer llegó con algunos meses de retraso: ironía de la suerte pero también coincidencia sorprendente que subraya el paralelismo entre los conceptos de los sabios alemanes y los de Cristóbal Colón, apoyados en ambos casos en textos reforzados por la experiencia.

En 1494, la peste se abatió de nuevo sobre Nuremberg, y Muntzer emprendió, del 17 de septiembre de 1494 al 10 de febrero de 1495, un larguísimo viaje por España y Portugal. Llegó a Portugal por el Sur, proveniente de Sevilla y Huelva; a continuación fue directamente a Lisboa donde permaneció siete días; después se dirigió a Coimbra, Oporto, Barcellos y Tuy. Desde allí, por supuesto, salió para Santiago de Compostela, de donde, al cabo de ocho días partió para Zamora y Salamanca. Se desvió mucho de la ruta que seguía a fin de visitar piadosamente durante cinco días el monasterio de Guadalupe, célebre centro de peregrinaciones de marinos, muy conocido y frecuentado por Cristóbal Colón y los suyos. En el transcurso de este viaje, los grandes santuarios fueron los sitios donde permaneció más tiempo, exceptuando a Lisboa, el puerto de los aventureros del mar. Muntzer encontró alemanes en todas partes: mercaderes en Barcelona, Alicante y Lisboa, pero sobre todo en Valencia; monjes en Guadalupe; artilleros en Portugal; artistas en Toledo (los cuales esculpiron las puertas de la Catedral).

Le apasionaban los lugares que se abrían al mar, y escribió largamente sobre las actividades y los habitantes de los puertos. Recopiló muchas noticias sobre el norte de África, en especial de la región de Fez, cuyos habitantes pagaban cuantiosos tributos al rey de Portugal. En Sevilla describió a los guanches de Tenerife (vendidos como esclavos), los productos de África occidental hacinados en los muelles del Guadalquivir e infinidad de curiosidades exóticas: azagayas, peniquitos, colibríes, cocodrilos, peces espada, leones... Lo entusiasmaba Lisboa, ciudad opulenta, activa, "más grande que Nuremberg", compleja, formada por tres ciudades. La ciudad judía incluía, a su vez, tres juderías diferentes y contaba con dos bellísimas sinagogas; la ciudad musulmana con su mezquita; la ciudad cristiana y su gran número de monasterios cerca del palacio real. Visitó los talleres de los tejedores y las fraguas donde se hacían los cañones y las anclas de la marina. Admiró, fascinado, la flota que transportaba esclavos y mercancías de La Mina y remontaba el Tajo hasta Santarém, gracias a la marea.

Es un relato que cautiva la atención de principio a fin, y constituye uno de los testimonios más bellos y sinceros sobre la situación espiritual de aquel mundo de sabios, mundo cosmopolita que Portugal atrase por encontrarse precisamente en el borde de la aventura.

En un plano menos abstracto y menos ambicioso que el de los tratados de astronomía o de los almanaques, ciertos alemanes establecidos en Lisboa también

se dedicaron—en los años 80 del siglo xv— a reunir, a transcribir coherentemente los cuadernos de notas donde los pilotos portugueses consignaban sus experiencias y observaciones. Muy pronto, durante todo el siglo xv, esos cuadernos circularon de mano en mano en Lisboa. En lo referente a viajes a remotas tierras, ya comunes y corrientes, se acostumbraba preparar *portulanos* abreviados, que los pilotos llevaban a bordo y en los cuales se consignaban toda clase de indicaciones útiles. Valentín Fernández, originario de Moravia, a quien a menudo se daba el nombre de Valentim Alemão, residente de Lisboa y perfectamente integrado, recopiló sin ayuda varios de esos portulanos. Así se originaron las famosas *Guías náuticas*, como la de Munique y la de Ewora, cuyo primer ejemplar se imprimió en 1509. Este último incluyó las notas que utilizaban los pilotos, tablas solares, una copia de la carta que en 1493 Montetrarius escribió al rey de Portugal y, en fin, una traducción portuguesa del *Traictatus de Sphaera*, obra ya antigua escrita por un inglés de Yorkshire, John of Hollywood, muy conocido como Johannes de Sacrobosco, el cual estudió y vivió en Oxford y París entre 1230 y 1256. El *Traictatus* suscitó durante el siglo xv en toda Europa gran número de comentarios. Se imprimió por primera vez en Ferrara en 1472, y ya había alcanzado un total de 25 ediciones antes del año 1500. Más que otras obras más eruditas reservadas a los letrados, a lectores asiduos como el propio Cristóbal Colón, el opúsculo de Sacrobosco sirvió entonces para informar fácil y rápidamente a pilotos, marinos y fabricantes de aparatos, así como para inculcarles algunos rudimentos de cosmografía y astronomía.

Antes de imprimirse estas *Guías náuticas*, circularon infinidad de copias manuscritas de taller en taller y de navío en navío. Perfectamente conocidas en Lisboa, sin duda prestaron grandes servicios. Ningún capitán se habría embarcado sin este *vademécum*.

Tales eran los elementos librescos y el bagaje científico—considerable, como puede verse—de que pudo disponer Cristóbal Colón en Lisboa, en los años que sirvieron de preparación para el gran viaje a través del Atlántico. El traer a la memoria todo ese bagaje y los círculos eruditos lisboetas, equivalente, en suma, a describir una asamblea casi universal. La permanencia, más aun, la instalación definitiva en Lisboa, constituía al parecer para grandes sabios alemanes una necesidad o un privilegio, como lo era, para infinidad de artistas, el permanecer en Roma. Llevaron a las márgenes del Tajo, a la corte, a los talleres de los cartógrafos, los elementos esenciales de los conocimientos de la época. Asimismo por completo la ciencia humanista madurada en Florencia, en la corte pontificia, en los gabinetes de estudio y bibliotecas de los príncipes italianos, en los círculos de burgueses enriquecidos por el comercio o la explotación de las minas. Esta ciencia, conviene insistir, se desarrolló tanto en los medios eclesiásticos como en los profanos. Recordemos, además, que la celebración del Concilio (1436-1439) celebrado para la unión de las Iglesias, permitió conocer a fondo a los hombres de letras griegos que vivían en Constantinopla y asimilar con mayor facilidad su cultura y la herencia de la Antigüedad.

Por otra parte, las cartas de esos extranjeritos que vivían en Lisboa difundieron ampliamente los conocimientos adquiridos por los iberos y lo que éstos habían observado en las rutas oceánicas. Los cartógrafos alemanes e italianos rectificaban con frecuencia sus dibujos a la luz de estas nuevas informaciones. El mapa del veneciano Fray Mauro, realizado entre los años 1457 y 1459 con ayuda de

otro veneciano, Andrea Bianco, hace ver en una amplia inscripción explicativa colocada cerca de la costa africana que los portugueses ya habían visitado esas regiones, de las cuales hicieron croquis que inmediatamente enviaron a Fray Mauro.

Así se reunieron, a fin de comprender mejor las nuevas tierras, las especulaciones de los sabios y los frutos, aún inciertos, de la experiencia. Dentro de esa vasta corriente de la curiosidad, en medio de esa busca siempre apasionada, las ideas de Colón no iban contra la corriente. Al contrario, aparecen exactamente como expresión normal del pensamiento geográfico de su época.

Además, pareciera artificial e injusto atribuir el mérito de las teorías de la época a tal o cual erudito, humanista o cartógrafo: todos ellos se movían en la misma dirección. Las teorías de Toscanelli, por ejemplo, en nada se distinguen de otras muchas; no fue ni el primero ni, en el plano europeo, el más importante de los escritores entre quienes las expusieron y difundieron. Ya se encontraba en otra parte lo que escribió en su famosa carta, la cual, en opinión de los historiadores, se beneficia a tal grado de un curioso fenómeno de cristalización que hace olvidar muchos otros textos parecidos.

LA HIPÓTESIS DE COLÓN

¿Sobre cuáles elementos descansaban todos esos proyectos e hipótesis y en particular los de Cristóbal Colón? ¿Cuál sería el acervo, el bagaje cultural de la época? ¿Hasta qué punto permitiría enfocar la aventura casi con la certeza de triunfar?

Primera certeza absoluta: la Tierra es redonda. Es una verdad por encima de toda polémica y que desde mucho antes los autores repiten como axioma indiscutible. Ptolomeo ya había construido globos terráqueos. La idea de una Edad Media ignorante, de cortos alcances y fosilizada, que imaginaba la Tierra plana como una galleta y rodeada de hondos abismos se impuso con tanta facilidad y pertinacia generación tras generación de historiadores y de estudiantes que cuesta trabajo imaginarse inclinándose sobre su globo terráqueo a un hombre de ciencia de aquellas épocas. Sin embargo, los príncipes tenían buen número de manumnds en sus bibliotecas. René d'Anjou, de Aquisgrán, mandó llevar de Italia un magnífico ejemplar iluminado de la *Geografía* de Estrabón. También Cristóbal Colón examinó un ejemplar de esa obra en Lisboa, y conservaba de ella un recuerdo muy claro cuando en el *Diario* de su primer viaje quiso identificar a Cuba con la isla de Cipango, y afirmó que "según los globos terráqueos que he visto y los dibujos de esos mapamundis, dicha isla debería encontrarse en estos mismos parajes". A menudo, algunos de esos globos sólo presentaban bosquejos imprecisos o fantásticos de continentes e islas. En todo caso, la forma esférica de la Tierra se había impuesto a tal grado que a nadie molestaba ni podía suscitar objeciones de peso el proyecto de tomar al mismo punto (en este caso el reino de Catay) ya fuese por tierra, caminando hacia el Oriente a través de Asia, como lo habían hecho antes y después de Marco Polo infinidad de comerciantes, o bien navegando rumbo al Oeste.

Algunos eruditos, razonando a base de abstracciones, más filósofos que geógrafos, habían sacado de la redondez terrestre toda clase de consecuencias. En

París, Nicolás Oresme, privado de Carlos V y obispo de Lisieux en 1377, autor de célebres tratados de matemáticas y astronomía, traductor de Aristóteles, experto en problemas y vaivenes monetarios, propuso una especie de juego. Imaginó que, si partiendo de un mismo lugar Platón se dirigía hacia el Oeste con el fin de dar la vuelta al mundo, mientras que, con la misma finalidad, Sócrates se dirigía al Oriente, se llegaba a esta conclusión: Platón vivirá un día menos que quien no se hubiera movido del punto de partida, y Sócrates un día más. Esta idea, digna de un precursor de Julio Verne y de la *Vuelta al mundo en ochenta días*, reapareció en dos tratados: *Del espacio y Libro del cielo y del mundo*. Incluso preveía la necesidad de fijar en alguna parte una línea de demarcación para cambiar de fecha. Aquí, a todas luces, la teoría se adelantó a la experiencia, pues los navegantes no se habían planteado la cuestión o, en todo caso, no habrían soñado en poder resolverla.

Por consiguiente, en lo relativo a la redondez de la Tierra, el acuerdo era total. Se podía llegar a las Indias con mucha mayor seguridad, con mayor rapidez y a menor costo por el Oeste que por el Este. En opinión de Colón, la ruta marítima era indetectablemente superior a la otra, a la de las caravanas del Asia mongólica y a la de los musulmanes—muy peligrosa y onerosa—por el mar Rojo.

Para que el proyecto pareciese razonable y pudiera convencer a la vez al rey y a ciertos prestamistas, desde luego era indispensable considerar una expedición de escala humana, exenta de dificultades y peligros especiales y, sobre todo, cuya distancia y duración no excediera la de empresas ya llevadas a feliz término. Había que vaciar el proyecto en un molde respetable que no espantase a los consejeros reales con cifras aterradoras. Todos sabían o imaginaban los límites de una aventura marítima de ese tipo. Se calculaba la cantidad de víveres necesarios, incluyendo los que se emplearían al regreso si las naves tuvieran que dar marcha atrás en pleno océano, sin haber encontrado tierra y sin haber podido reponer sus reservas de agua y víveres. Se medía la capacidad de resistencia de los marinos ante la soledad y la angustia de lo desconocido. Se temía encontrar vientos contrarios que impidiesen volver a tomar la ruta de España.

Colón, a querer o no, proporcionaba de manera constante cifras modestas. Quería tranquilizar, reducir al mínimo los peligros y, más aún, la distancia del viaje. Sólo podía pensar en una empresa realizada sin disimulo, plenamente autorizada y protegida por el soberano, en la cual se concedieran privilegios y monopolios al feliz descubridor. Más que cuestión de dinero era un asunto "de política". El rey de Portugal reivindicaría para sí y gozaría de derechos exclusivos en todos los descubrimientos y exploraciones realizados en los mares desconocidos.

En sus cálculos, el genovés se apoyaba siempre en autores muy respetados y citaba sus fuentes. Había leído muchísimo y estudiado línea por línea obras de antiguos escritores y relatos de viajeros. Conocía todas las deducciones de los sabios y de los humanistas, y logró reunir un número considerable de testimonios. Todo esto constituía una documentación enorme reunida a base de esfuerzos como los de las hornigas, una compilación incesante emprendida por un espíritu curioso, pero también un fánago, un baratillo en el cual era fácil escoger lo que más convenía y sin contradecir la tendencia general. Conservaba de manera sistemática los datos más favorables a su causa, y asignaba a la travesía oceánica distancias muy cortas. Le sucedió lo mismo que a tantos otros distinguidos

talentos de aquella época: colocaba exactamente en el mismo nivel las anotaciones de los sabios, los cálculos de los matemáticos y afirmaciones más o menos oscuras y a veces indescifrables o legendarias.

Evidentemente, resultaba imposible medir la distancia que por la ruta marítima aún desconocida separaba por el Poniente a Lisboa o a las Canarias del Japón. El único método, desde luego seguido por todos, consistía en fijar esa distancia recurriendo a una sencilla sustanciación: a la circunferencia de la Tierra se le restaba la distancia que por el Este y por mar separaba a Lisboa del Japón, distancia más o menos calculada en los viajes de siglos anteriores.

Desde que los geógrafos se dieron cuenta de la forma de la Tierra dividieron su circunferencia en 360 grados; pero siglo tras siglo nunca estuvieron de acuerdo en la longitud que debía asignarse al grado y, por consiguiente, tampoco en las dimensiones del globo terrestre. Recordemos, en primer lugar, las cifras reales: 60 millas marinas de las actuales para cada grado, o sea 111,12 kilómetros (una milla = 1 852 metros), lo cual arroja un total de 21 600 millas o 40 000 kilómetros. Aristóteles, cuyos cálculos se basaban en *estadios* (unos 100 m cada uno) llega a resultados muy parecidos: con 1 111 estadios por grado la circunferencia medía unos 40 000 km. Encontramos las mismas medidas, más o menos exactas, en Eratóstenes (284-192 a.c.), originario de Atenas, privado de Ptolomeo III en Alejandría, maestro de la célebre biblioteca, inventor de tablas e instrumentos de cálculo; determinó la longitud del meridiano observando la sombra del Sol con la vertical en Alejandría; asignó 700 estadios al grado, y como éste equivalía a 157,5 m, el meridiano medía 110,25 km y la circunferencia unos 40 000 km.

Por otra parte, constantemente se pusieron en tela de juicio estas cifras. Una larga serie de experimentos serios llevados a cabo por la escuela de Alejandría, proporcionó datos divulgados sobre todo por el sabio Ptolomeo (90-168), autor de la célebre *Geografía*. Estos datos conservaron su autoridad durante mucho tiempo: 500 estadios de 185 m cada uno, o sea grados de 92,5 km, y sólo 35 000 km para la circunferencia terrestre.

Desde el siglo xi, pero sobre todo en el xii, los sabios occidentales revisaron esos cálculos y estudiaron las cifras que proponían los árabes. En Sicilia, en España (sobre todo en Toledo) escuelas y círculos de sabios emprendieron el estudio y la traducción de textos griegos y árabes. Así, Cherrado di Cremona (1114-1187) vivió largo tiempo en Toledo a fin de aprender la ciencia de las matemáticas y de los astros, y para ello se valió de un buen número de traducciones: *Suma matemática*, de Ptolomeo, también conocida como *Composición matemática*, *Gran sintaxis* y *Almagesto*, donde el sabio griego expuso su sistema (el muy citado "sistema de Ptolomeo"). Estudió también el *Tratado de perspectiva* de Al-Hazín, matemático árabe que vivió en El Cairo en el siglo xi. Aprovechó especialmente la obra de otro sabio árabe, Al-Farghani, a quien en Occidente a menudo se le daba el nombre de Alfraganus, autor (siglo ix) del tratado *Libro de las estrellas y de los movimientos celestes*. Alfraganus asignaba 56 millas y $\frac{2}{3}$ a los grados. Como la milla equivalía a 2 164 m, se obtenía un total de 122,6 km por grado y una circunferencia de 44 000 km.

En esta forma, gracias a todos esos trabajos, a esas traducciones que difundieron ampliamente las conclusiones de los sabios griegos y árabes, se proporcionó a las especulaciones una vasta gama de cifras, que oscilaban entre 33 000 y 44 000 km. Cristóbal Colón escogió la última de las hipótesis mencionadas, la de Alfraganus, a la cual dio una interpretación completamente errónea. En los escritos de

Colón nada indica a qué se haya debido esto. ¿Se trata de un error común en aquella época?, ¿de un gran desconocimiento de la ciencia árabe (lo cual echaría por tierra un buen número de ideas sobre la difusión de esta ciencia y su influjo en los sabios occidentales)? ¿Fue un impulso personal orientado siempre en la dirección más favorable?

Aceptó los datos de Alfraganus, 56 millas $\frac{2}{3}$, por grado de los meridianos, pero empleó la milla romana o italiana que sólo media en aquella época 14 leguas (1480 m), es decir, el grado sólo media 83 km y algo más de 30 000 km la circunferencia terrestre. Estas cifras reducidas convenían a la perfección a sus planes; a ellas se atuvo y fortaleció incesantemente sus convicciones:

Digo, por lo tanto, que la Tierra no es tan grande como la imagina el vulgo, y que un grado de la línea ecuatorial mide 56 millas y $\frac{2}{3}$, lo cual es absolutamente claro.

Por supuesto, todo dependía de la longitud que se asignara a la milla...

Sea como fuere, estas evaluaciones reducen en grado considerable y a priori las dificultades de su empresa.

Naturalmente, no tuvo inconveniente en olvidar, en reducir la "distancia ecuatorial" a lo que pudiera medirse en el paralelo 28, donde él sitúa, a la vez, a las Canarias y a Cipango, y a la cual se aferra tanto como le es posible: 50 millas italianas únicamente, en vez de 56 millas y $\frac{2}{3}$, por grado; o sea, decía Colón, alrededor de 12 leguas y media (74 km) por grado y 26 000 km para la circunferencia terrestre en esa latitud.

Quedaba por calcular la distancia entre Portugal y las Indias hacia el Oriente, por tierra, en lo cual las opiniones divergían aún más.

Por un lado, dos antiguos autores gozaban de autoridad. Marin de Tyr calculaba, sobre el paralelo, 225 grados entre el extremo del mundo conocido, el Cabo de San Vicente, en Portugal, y el punto extremo del continente asiático, Catigara. Ptolomeo rectificó concienzudamente este dato, y sólo calculaba 180 grados para el mismo viaje. De hecho, el cálculo real de las diferencias de longitud es de 130 grados con lo cual se ve la considerable exageración, el error fundamental de los geógrafos griegos cuando calcularon la extensión del territorio euroasiático.

En todo caso, hacia 1480, sabios y cartógrafos cayeron completamente en la cuenta del grave desacuerdo entre las dos tradiciones establecidas por los griegos, y supieron calcular muy bien las consecuencias. Un mapa de 1506, obra, al parecer, de Bartolomé Colón, incluye este texto muy significativo: "Marin [de Tyr] dice que del Cabo San Vicente a Catigara hay 225° o 15 horas; Ptolomeo habla de 180° o 12 horas."

Con toda naturalidad, Colón escogió la cifra que, con mucho, le era más favorable, o sea, la proporcionada por Marin de Tyr. De nuevo daba muestras de magnífico optimismo para presentar todo de la mejor manera posible. Por otra parte, esta opinión no falseaba sin atenuantes las ideas de aquella época. Cifras demasiado elevadas concuerdan al trayecto asiático podrían justificarse interpretando de cierta manera sus anotaciones, a decir verdad bastante confusas, que Marco Polo incluyó en su *Descripción del mundo*. Un erudito tan respetable como Pedro de Ailly, en su *Imago mundi*, escrita hacia 1410, ya seguía esa dirección; y, en su famosa carta, Toscanelli siguió el mismo partido. Cristóbal Colón leyó con todo cuidado ambos documentos. Su ejemplar de *Imago mundi*

aparece literalmente acurrillado de anotaciones de su puño y letra, en las cuales aprovecha cualquier indicación favorable donde encajen estas verdades categóricas:

Desde el extremo más occidental, es decir, Portugal, al extremo más oriental, o sea, la India, por vía terrestre, la distancia es demasiado larga.

De la extremidad occidental hasta los límites de la India, la distancia es muy superior a 180°, mucho más de la mitad de la Tierra.

Entre las anotaciones aparece este largo comentario —ocupa una página entera— donde procura apoyarse en experiencias más o menos conocidas:

Tengamos en cuenta que Tachish (soberano de las Indias) visitó a Nuestro Señor en Jerusalén, y que el viaje duró un año y trece días, como claramente lo hace ver el bienaventurado Jerónimo.

Hace falta un año de navegación para llegar desde un puerto del mar Rojo a la India.

Salomón necesitó tres años para el viaje de ida y vuelta.

El error en esas enormes distancias transasiáticas y en las cifras de Marin de Tyr, además de servir de inspiración a Colón al elaborar su proyecto, se apoderaron de él todo el resto de su vida, y jamás reconoció que se trataba de un error. La *Relación* de su cuarto viaje también encierra reflexiones muy significativas:

Informes que recibí de viva voz ya los conocía desde antes por haberlos leído. Ptolomeo creyó que había corregido acertadamente a Marin, pero las opiniones de este último se acertaban mucho a la verdad.

Además, pensaba Colón, Marin de Tyr empleó grados demasiado largos para medir la vía terrestre, de manera que la distancia podía reducirse a 233 grados reales. Una manipulación más (ya que en eso estamos...): a los 233 grados de Marin de Tyr, Colón, en primer lugar, añadió 28, pues pensaba que el geógrafo griego no había conocido el punto extremo de Asia, descubierta en fecha relativamente reciente por los viajes de Marco Polo. Más aún, calculó en 30° la distancia entre el continente y Japón, lo cual hizo que ascendiera a 291° la distancia por Oriente entre Portugal y Japón.

En el otro sentido, juzgando las cosas de manera razonable, la vía marítima a lo sumo medía 69° y sólo 60° si se partía de las Canarias, a 9° al poniente del cabo San Vicente. Estos 60° de longitud, medidos en el paralelo 28, a razón de 12 $\frac{1}{2}$ leguas de las de aquella época o 74 km por grado, dan para el viaje un total de 750 leguas o 4 440 km. Esta es su condición definitiva, su convicción incommovible al cabo de tantos cálculos, de tanta mala interpretación de datos espigados en viejos textos. La verdadera distancia era de 19 600 km: más de cuatro veces la que Colón imaginaba. Ya podemos darnos cuenta exacta del error y de a dónde lo condujeron opciones cada vez más optimistas.

Procuró apoyar sus conclusiones en todo tipo de razonamientos e indicaciones. Constantemente, para proporcionar un poco de autoridad a sus cálculos tan laboriosos como endebles, Colón llama en su auxilio a sabios humanistas e incluso

a diversos textos sagrados. En el margen de una página de Pedro de Alilly anota con sequedad y firmeza:

Entre la India y España se extiende un brazo de mar...

La India está cerca de España...

No media gran distancia entre el fin de España y el principio de la India...

Toda una letanía de breves afirmaciones reconfortantes, un tanto gratuitas, y a veces con toques algo más pintorescos:

El punto donde terminan las tierras habitables, hacia el Oriente, y el comienzo de las tierras habitables, hacia Occidente, se hallan relativamente próximos; entre ellos se encuentra un mar de pequeñas dimensiones.

Cerca del monte del Atlante, hay numerosos elefantes y también en la India; por consiguiente, estos dos lugares no distan mucho el uno del otro.

Indica Colón que Julio Solino, geógrafo latino que escribió hacia 230 d.C., pensaba "que todo el mar que separa a la India de España, pasando por África", puede atravesarlo un navío, y concluye:

...Y como no distan mucho entre sí el fin de España y el comienzo de la India, ese mar evidentemente, es navegable y es posible atravesarlo en pocos días con vientos favorables.

Además, esta convicción que reaparece en forma continua a manera del *leit-motiv* y como nota distintiva de sus reflexiones, también se apoya en una idea por lo general bien recibida en aquella época, y según la cual se insistía en que las tierras ocupaban una extensión mucho mayor que la de los mares. Al parecer, esta afirmación se apoyó inicialmente en diversos pasajes de la Biblia, sobre ciertas interpretaciones del Génesis y, sobre todo, del Libro de Esdras (IV, 6):

...Y el tercer día reuniste las aguas y la Séptima parte de la Tierra, y secaste las otras seis partes.

Esta proporción de seis partes a una, Colón, no contento con aprovecharla sin el menor miramiento, quiere basarla en la investigación y en el análisis de los textos. En muchas de sus notas evoca las circunstancias mismas en que el mundo fue creado:

El maestro de la historia eclesiástica (*¿Beda el Venerabilis? ¿San Isidoro?*), en el capítulo dedicado al Génesis dice que no es muy grande la extensión de las aguas. Afirma que en la época de su creación fueron destinadas a cubrir toda la Tierra pero que, súbitas a la evaporación, formaron una especie de bruma, de manera que cuando se reunieron para que nacieran las masas líquidas ocuparon un volumen mucho más restringido. Nicolás de Lira sostiene esta opinión.

Este Nicolás de Lira (1270-1349), monje franciscano de origen normando, enseñó exégesis bíblica en la Universidad de París. Sus *Postillae perpetuae* comentan el Antiguo Testamento y se basan, a la vez, en comentarios hebreos y latinos. En 1471 ya andaban impresas.

Para el futuro Almirante, de nuevo se trataba de algo absolutamente cierto:

...Es una opinión aprobada por los autores sagrados, quienes conceden gran autoridad a los Libros III y IV de Esdras. Así, por ejemplo, San Agustín y San Ambrosio, él cual cita en su *Hexameron* este pasaje: "Mi Hijo Jesús habrá de venir y mi Hijo, el Cristo, habrá de morir." Estos santos autores dicen que Esdras fue profeta, como Zacarías, padre de San Juan, y Simón, el sacerdote [...]. En cuanto a las partes secas de la Tierra, ya se han examinado muchas y se ha visto que son mucho más extensas de lo que pensaba el vulgo. Esto no debe sorprendernos, pues cuanto más se viaja más se aprende.

En este punto los conocimientos de Colón parecen un tanto embrollados, cosa que desde un principio notó Bartolomé de las Casas y, después de él, numerosos comentaristas. Confunde los números de los Libros de Esdras y los de las obras de San Ambrosio. Sus alusiones a Zacarías y a un desconocido Simón sacerdote resultan incomprensibles. ¡Pero hay que ver el ahínco con que se propone convencer y cómo se aplica a sacar partido de cualquier minucia recogida aquí o allá!

Igual certidumbre lo anima cuando anota en el margen de sus sabias lecturas cuestiones relativas a las islas. Las enumera basándose en la Biblia. Se esfuerza por demostrar que los nombres de ciudades o regiones más o menos míticas y que resulta difícil identificar, de hecho se refieren a mundos insulares o a islas aisladas. En su ejemplar de la *Historia*, obra del papa Pío II, consagra, al final, una página íntegra a hacer un balance de las islas y de los archipiélagos. Diferase que este catálogo ejercía sobre él una especie de fascinación y que en cierta forma lo reconfortaba. Logra, a base de acumular nombres, identificaciones dudosas, enumeraciones a menudo facticias, persuadirse de que todos los mares están tan poblados como la Tierra y que no están vacíos ni el mar océano ni ninguno de los otros. Durante toda su vida se le ve muy apegado a esta idea. Al preparar para los soberanos el balance de su segundo viaje, escribe sin vacilar: "Por voluntad divina descubrí 333 leguas de tierra firme en el extremo oriental y 700 islas importantes, además de las que descubrí la primera vez." Más tarde, en una carta dirigida al Consejo de Castilla, habla de "tierras más vastas que África, y 1 700 islas, además de La Española, cuyo contorno es superior al de toda España".

EL RECHAZO PORTUGUÉS

Tierras inmensas, un mar navegable y, relativamente, no muy vasto, un número infinito de islas capaces de ofrecer toda clase de apoyo y de suministros: presentado en esta forma, el proyecto de Cristóbal Colón parece garantizar un viaje hasta cierto punto fácil y, en todo caso, muy corto. Las 750 leguas navegando en línea recta hacia el Poniente, siguiendo siempre el mismo paralelo y el mismo rumbo, con vientos que de antemano se sabe que son favorables, a razón de 30 o 35 leguas diarias, cosa por demás ordinaria, no tardarían en recorrerse más de tres o cuatro semanas. Nada de ello puede calificarse de exagerado. Durante decenios, marinos italianos, vascos o andaluces sabían permanecer en alta mar, en pleno Atlántico, más de una o dos semanas. Por eso los escépticos o los adversarios de esas teorías (pero que reconocían sus principios generales), atacaban únicamente las bases de los cálculos y diversas manipulaciones. Otros sabios his-

boetas no eran tan fieles como Colón a los maestros. Muchos de ellos estimaban que la distancia que habría que recorrer para llegar a Cipango por el Oeste era mucho mayor y quedaba sin duda fuera del alcance de navíos y navegantes.

Aun sin manifestar forzosamente una oposición irreductible a esos viajes, geógrafos y humanistas se inclinaban a creer que aun cuando emprendiéndolos no se logra llegar a las Indias, si permitirían descubrir tierras nuevas. Sobre todo en Italia, pero también en Portugal, en los círculos académicos y entre los consejeros de los príncipes, las especulaciones de carácter geográfico y las deducciones basadas en cálculos abstractos, hicieron que cierto número de prestigiosos tratadistas tuvieran una "visión del Nuevo Mundo", un "anticoipo de la existencia del continente americano". En la medida en que aceptaban la idea de una enorme extensión de tierras desecadas, pensaban sin dificultad en la presencia de un gran número de islas e incluso de un continente en pleno mar océano. El globo de Martín Behaim probaba estas cuestiones. Para aquellos estudiosos se trataba de mundos que ante todo deberían describirse navegando hacia el Oeste. Sólo en este punto difería Cristóbal Colón del parecer de esos eruditos y se colocaba con audacia al margen de la corriente humanista. "Las islas de las especias" eran su meta, el Lejano Oriente, las Indias en general y, más exactamente, el punto donde termina el continente asiático, el reino de Catay visitado y descrito por Marco Polo. En el trayecto debía encontrar navegando en línea recta unas 485 leguas (17 870 kilómetros!) la maravillosa isla de Cipango (Japón). Era un concepto muy arraigado, claro, nítido, que rehúsó abandonar aun a la luz de sus primeros descubrimientos. Después de sus contactos iniciales con las nuevas tierras y sus habitantes, siguió en busca de Cipango, a veces en contra de toda evidencia.

Era preciso convencer al rey de Portugal para que pusiera la mirada mucho más allá de las islas atlánticas más o menos legendarias (las de San Brandano o de las Siete Ciudades). Así principiaron largas negociaciones que durante años movilizaron todas las energías de Colón e hicieron intervenir toda clase de aliados y amistades. Todas las veces que presentó el proyecto, sus discusiones con los soberanos, con los consejeros y cortesanos, sobre las cuales tantos historiadores han escrito extensamente, con sabios y mannos, sobre las cuales tantos historiadores han escrito extensamente, ya representaban por sí solas una "aventura" de carácter social y político. Este es un aspecto esencial de toda aquella empresa, el cual abarca, primero en Portugal y después en Castilla, 10 años de su vida. La personalidad conquistadora del héroe se descubre claramente en medio de aquellos debates e intrigas, y a veces también en el fondo de los sinsabores y decepciones.

En 1483 o 1484 Colón no ha entrado a los círculos cortesanos y en ninguna forma está al servicio de la Corona. Continúa siendo extranjero no obstante su matrimonio; no es ni caballero ni oficial real. No ha recibido concesión alguna de tierras en el Algarve, en las islas Madeira o las Azores, ni ningún puesto administrativo, tampoco ayuda económica. Más aún, no se presenta sólo como capitán, marino y navegante, sino también como reflexivo hombre de ciencia. Su gran designio consiste en conquistar el favor del rey y de la corte para su proyecto, un proyecto fuera de lo común que les proporcionaría gloria y renombre en todas las naciones. Solicita protección: esa especie de mecenazgo que un príncipe culto concede a un artista de gran talento, a un "filósofo" genial. Su empresa descubridora no sólo debe servir a los intereses materiales, económicos y finan-

cieros. Se sitúa en otro nivel, como verdadera "obra" de arte que permanecerá grabada para siempre en la memoria de los hombres.

Conoce magníficos precedentes en materia de protección principesco, y cita de muy buena gana, en el margen de sus lecturas o como complemento de ellas, algunas grandes expediciones marítimas o exploraciones terrestres en países desconocidos, costeadas en buena parte por ilustres soberanos, desde las épocas de los griegos y de los romanos. Estos ejemplos, de los cuales vuelve a hablar en las relaciones de sus viajes y que las Casas transcribe fielmente (con el aditamento de breves comentarios), representan para Colón una garantía y un modelo. Así, según Plinio, Solino y Estrabón, en lo relativo a Alejandro Magno, a quien atribuyen el descubrimiento de la isla de Ceilán (Taprobana), escribe Colón:

Dicen que antes del descubrimiento de la isla de Taprobana se consideraba como un hecho su existencia, dando crédito a algunos informes obtenidos sobre ella. Se la consideraba como el otro lado del mundo, el cual formaba un continente habitado por los Antípodos. Esto se creyó hasta Alejandro Magno, el primero en enviar allí una gran flota para que la explorara, al mando de un filósofo llamado Onesicrto, a quien distinguía por encima de todos.

La Historia del papa Pio II lo puso al tanto de las exploraciones llevadas a cabo por órdenes de Nerón, asunto que retoma las Casas:

Esta historia la refiere Séneca en el Libro IV, capítulo VIII, de *Cuestiones naturales*, donde afirma con detalles que Nerón, con curiosidad por conocer la razón de todo aquello, envió dos centuriones para que estudiaran las fuentes del Nilo y las causas del fenómeno. Fueron recibidos por el rey de Etiopía. Después de haberle expuesto su embajada, el rey los ayudó, les proporcionó guías, barcas y hombres para que los condujeran a otros ríos en las tierras que atravesaba el río.

Onesicrto al servicio de Alejandro Magno, Séneca al servicio de Nerón: dos filósofos "familiares" de su príncipe, capaces de conducir a sus amos a grandes empresas...

Nada sabemos sobre cómo Cristóbal Colón logró acercarse al rey para presentar su proyecto. ¿Quiénes fueron sus intermediarios? ¿Quiénes lo protegieron? A través de los siglos, todos los historiadores han mostrado a un hombre suplicante, ansioso de ser aceptado, a tal punto despedido después de un rechazo brutal que huyó rápidamente de Portugal.

En realidad, el rey Juan II se encontraba entonces comprometido por todos lados. En el país, contra los rebeldes, los complots (el del duque de Braganza ejecutado en 1483) y las cuentas pendientes entre familias rivales que se saldaban con sangre. Al Este y en el mar Atlántico una España siempre hostil, ahora fortalecida por el matrimonio de los soberanos de Aragón y de Castilla, siempre actuantes en tierras africanas. En África, debía enfrentarse a los musulmanes de Tremecén y Marruecos, donde, no obstante un gran número de derrotas, los portugueses intentaban echar raíces. En fin, más al Sur, lo preocupaba la ruta africana hacia las Indias. Era Portugal un país perturbado, ciertamente en pleno vuelo pero en busca de un equilibrio que el rey debía sostener. De ahí provendrían múltiples preocupaciones, una movilización constante de recursos y energías que sin duda colocaban en segundo plano las grandes aventuras que no presentaban

la misma urgencia. También parece verosímil que cierta corriente xenófoha haya hecho que fuera menos deseable en esos tiempos recurrir a capitanes extranjeros. Juan de Barros, cronista portugués que dirigía la Oficina de la India en Lisboa y habló a menudo con contemporáneos compañeros de Colón, describió ampliamente... en 1539... las circunstancias y peripecias de las negociaciones con el rey. Lo hizo tan bien que su testimonio tiene más bien valor "literario" que carácter de verdadero documento histórico. Barros se complace en recordar que

Cristóbal Colón era de origen genovés, muy buen marino, elocuente y buen latinista, muy hábil para conducir sus asuntos [...]; siguiendo las costumbres de su país de origen y sus propias inclinaciones, navegó largo tiempo en los mares haasá llegar a las provincias españolas, para lo cual navegó por el mar océano [...]; como era latinista y curioso de las cosas de la geografía, y como había leído mucho a Marco Polo, llegó a pensar que se podría, cruzando por el Oeste el mar océano, llegar a la isla de Cipango o a otras tierras desconocidas; pensaba, en efecto, que la naturaleza no podía haber creado el mundo de una manera tan desordenada que las aguas superaran a las tierras destinadas a la vida y al perfeccionamiento de las almas. Armado de convicciones fortalecidas por sus incansables viajes y sus conversaciones con hombres, muy abundantes en este reino, que habían vivido los descubrimientos del pasado, pidió al rey Juan que le proporcionara naves para ir a descubrir por el océano del Oeste la isla de Cipango.

La tradición lusitana conservó perfectamente los rasgos de la personalidad de Colón y las etapas de la concepción de un proyecto, a la vez fruto de sabias lecturas que sólo podía realizar un "latinista", y de conversaciones sostenidas en los muelles o en las oficinas del puerto.

Nada llegó a trahisirse, cuando se conchibieron, sobre las pretensiones del genovés. De nuevo hace falta recurrir a Las Casas, el cual, mucho más tarde, afirmó que las conocía: naves bien armadas, mando exclusivo de esta flota, autorización para llevar grandes cantidades de pacotilla, ennoblecimiento con el título de caballero, título de Almirante, virrey y gobernador de las tierras que se descubriesen, privilegios comerciales y el derecho a recibir una parte de lo que ingresase a las aduanas por concepto de cualquier tráfico de mercaderías. Esta lista, demasiado completa y precisa para ser auténtica, recuerda con excesiva exactitud las *Capitulaciones* otorgadas en 1492 por los soberanos españoles. Muchas disposiciones y algunas fórmulas caen en flagrantes anacronismos; otras, por supuesto, pueden aplicarse a Castilla pero no a Portugal. Lo que buscaba Las Casas era sencillamente subrayar la continuidad de las exigencias de su héroe y, en cierta medida, su legitimidad.

En realidad, no se alcanza a ver la relación de las fuerzas que influyeron en tan laboriosas negociaciones.

Sólo esto se sabe con certeza: el rey negó su ayuda sin posible apelación. Es preciso considerar que una empresa así iba claramente en contra de la política iniciada 20 años antes al instituirse un monopolio real que se fue afirmando más y más. Desde 1462-1463, el rey se había dedicado a asignar en forma directa a la Corona la herencia del Infante Enrique el *Navegante*. Poco a poco intervino en el patrimonio del Algarve, y tomó a su cargo todas las empresas para realizar descubrimientos llevadas hasta entonces a cabo y con los puertos de esa región como punto de partida. Así, Lagos se vio desposeída en beneficio de Lisboa, y disminuyeron las ganancias de los capitanes marinos y de los conquistadores. En julio de 1463, el rey exigió que el Oficio del Tráfico con África, la *Traito de*

Arguin, se trasladara a la capital. En primer lugar, arrendadas —no a un financiero extranjero sino a un mercader de Lisboa— todas las utilidades provenientes de ese comercio ultramarino fueron administradas en 1474 por un estricto monopolio real. Era muy difícil que, en esas circunstancias, el proyecto de Colón que —ya conocemos sus ideas sobre la materia— apuntaba directamente a privilegios particulares, despertara simpatías en la corte, decidida entonces a hacer prevalecer otros procedimientos. Se trataba de un proyecto anacrónico.

Desde un punto de vista técnico, parece que Juan II contó el examen del asunto a una comisión de expertos. Algunos autores incluso hablan de una *Junta de Matemáticos*, célebre en la historiografía colombina, la cual pudo haber sido una especie de Consejo permanente encargado de supervisar todo lo relacionado con las nuevas empresas marítimas. Jamás existió esa Junta. Es más verosímil que el rey haya consultado la opinión de algunos personajes de reconocida competencia seleccionados ex profeso. En todo caso, esto es lo que afirma Juan de Barros, el único cronista que parece bien enterado de todo aquello. Entre esos personajes se encuentran los médicos y astrólogos de la corte (Rodrigo, José Vizinho) y un alto dignatario eclesiástico, Diego Ortiz de Villegas, obispo de Ceuta, que sin duda estaba muy al tanto de los problemas de la expansión portuguesa en África. Su decisión negativa se apoyó en un examen "técnico" del proyecto, y su respuesta subraya lo que consideraban serios errores. Afirman que Cipango se encontraba mucho más al Oeste de lo que decía el genovés. Sostuvieron que el viaje sería mucho más largo de lo previsto, que sería imposible transportar víveres en cantidad suficiente y que la disciplina de las tripulaciones no podía sostenerse durante tan largo tiempo.

En el transcurso de la primavera o del estío de 1485, Colón, que había enviado poco antes, salió de Portugal para probar fortuna cerca de allí, en la rival Castilla, reino en plena expansión y que quizá ofreciera posibilidades más concretas, por hallarse menos comprometido en los procedimientos de los reales monopolios.