

limbo entre la visión esquemática tradicional del mundo que proporcionaban los *mappe mundi*, las agujas de navegar y las líneas costeras cuidadosamente trazadas de los portolanos, los intentos de cartógrafos italianos y catalanes de incorporar la información nueva a sus mapas del mundo, y la influencia clara, pero también confusa, de Claudio Ptolomeo. Los dibujantes de mapas hicieron lo más que pudieron bajo unas circunstancias muy difíciles: eran bien conscientes de que las ideas antiguas tenían que ser modificadas o rechazadas, pero no podían decidir todavía de qué manera reemplazarlas. Entre tanto, los navegantes de Portugal y otras naciones europeas emprendían viajes que pondrían pronto a prueba las teorías de los eruditos y la imaginación de los literatos. Con o sin el descubrimiento del continente americano, de cuya existencia no podían sospechar, a mediados del siglo XV Europa estaba entrando rápidamente si no en un mundo nuevo al menos en una percepción radicalmente alterada del antiguo.

LA EXPANSIÓN DE EUROPA EN EL SIGLO XV

XII. ¿NUEVO PRINCIPIO O NUEVA FASE?

EL TRATAMIENTO que se hace habitualmente de la expansión de Europa en el siglo XV comienza con la toma por los portugueses, en 1415, de la ciudad de Ceuta, en el lado marroquí del Estrecho de Gibraltar, y sigue con una descripción del progreso portugués en fases regulares por la costa occidental africana, hasta que en 1498 Vasco de Gama navegó por alrededor del Cabo de Buena Esperanza, llegando al puerto de Calicut, en la India. Igualmente habitual y familiar es el viaje de Cristóbal Colón en 1492, que llevó al descubrimiento de las Bahamas, y al del continente americano. A veces, a modo de introducción, se hace una breve referencia a las hazañas de una generación anterior de viajeros europeos, como Giovanni di Piano Carpini y Marco Polo. Puede haber una mención pasajera a las Cruzadas, o la búsqueda de Preste Juan; o una descripción de los extraños relatos sobre Oriente incluidos en obras como *The Travels of Sir John Mandeville*.

Es innegable que en 1415 y después se produjeron acontecimientos importantes. Es igualmente cierto que los viajes de 1492 y 1498 pusieron en marcha una serie de acontecimientos de un significado profundo tanto para los europeos como para los pueblos que encontraron en América y Asia: la circumnavegación del globo por uno de los capitanes de Magallanes, Sebastián Elcano, en el barco llamado apropiadamente *Victoria*, apenas treinta años después del primer viaje de Colón, sugiere algo espectacularmente nuevo y original, como lo es el primer avistamiento, hecho por los portugueses a principios de 1520, de la línea costera de lo que más tarde resultaría ser Australia. La implicación de estos hechos, y de la manera en que son tratados, es que la expansión ultramarina que se inició en el siglo XV fue esencialmente un movimiento independiente que se explica por facto-

res contemporáneos como el Renacimiento, que inspiró a estudiosos y exploradores a buscar nuevos horizontes intelectuales y geográficos; un movimiento que se vio ayudado por las revoluciones nuevas técnicas de navegación, y por los nuevos diseños de los barcos; que fue dirigido por hombres heroicos de gran visión, como el príncipe Enrique de Portugal y Cristóbal Colón; que fue estimulado por el avance de los turcos otomanos en Europa, interrumpiendo así el valioso comercio de las especias orientales. Vista bajo esta luz, la expansión del siglo XV parece curiosamente de antecedentes. El viaje de Vasco de Gama fue al menos una consecuencia de todo lo que había sucedido desde 1415, pero los descubrimientos de Colón no parecen tener antecedentes, salvo su cuidadosa anotación de las obras de estudiosos cuyos argumentos apoyaban su idea. Y su persistencia entre 1484 y 1492 en tratar de convencer a los gobernantes de Portugal, Castilla, Inglaterra y Francia de que su plan de llegar a Japón y Catay mediante un viaje oceánico por el Oeste tenía unas bases sensatas.

Este simplificado relato no hace justicia a los numerosos eruditos eminentes que han estudiado la expansión del siglo XV de Europa, todos los cuales son bien conscientes tanto de la complejidad de los acontecimientos del siglo XV como del hecho de que éstos no aparecen de pronto, como surgiendo del vacío. Sin embargo su obra normalmente no ha retrocedido mucho más allá de este período, y a la inversa, los especialistas en la historia anterior de la expansión europea en general no han llevado sus estudios mucho más allá del año 1400. En consecuencia, el acontecimiento primordial de la toma de Ceuta en 1415 ha perdido muy poco su atractivo como punto decisivo histórico.

Los capítulos anteriores de este libro han sido escritos ante todo para establecer el alcance de los contactos exteriores de la Europa medieval. El segundo propósito ha sido el de intentar descubrir si el nuevo conocimiento adquirido por los viajeros europeos en Asia, África y el Atlántico Norte fue absorbido en el cuadro del mundo presentado en las obras de los estudiosos y los literatos. Los resultados son necesariamente impresionistas,

por la enorme cantidad de evidencia potencial, y por la complejidad del problema, pero sugieren que en el siglo XV la «visión del mundo europea», si así podemos llamarla, era una combinación de teorías y de relatos maravillosos que se retrotraen a la antigüedad clásica, junto con los materiales clásicos recientemente redescubiertos, como la *Geografía* de Ptolomeo, y algunos, aunque en absoluto todos, de los informes compuestos por viajeros de los siglos XIII y XIV. La única tarea que nos resta es examinar la expansión de Europa en el siglo XV a la luz de estas conclusiones, para decidir si hubo realmente un nuevo principio en las relaciones europeas con el mundo exterior, tal como suele parecer, o si legítimamente puede considerarse como una nueva fase, quizás con una nueva serie de actores extraídos principalmente de Portugal y de Castilla, pero con sus raíces profundamente incrustadas en las anteriores experiencias y concepciones europeas. No hay una respuesta simple, pero debería resultar ya evidente que existió algún tipo de conexión entre los dos períodos de la expansión europea.

En nombre de la claridad es conveniente, por el momento, crear a pie juntillas en la expansión del siglo XV y empezar, a la manera tradicional, con la toma de Ceuta en 1415. Ceuta estaba situada estratégicamente a la entrada del Mediterráneo, lo que la convertía en un punto de partida natural para la exploración sistemática de la línea costera atlántica de África en los años siguientes. Este movimiento fue dirigido en gran parte por el príncipe Enrique de Portugal, quien había estado ya anteriormente en el asedio de Ceuta. En 1419-20 se colonizó la isla de Madeira; a mediados de los años 1420 los portugueses intentaron ocupar las islas del archipiélago canario que no habían sido reivindicadas ya por Castilla desde la expedición de Betancourt de 1402; y las Azores fueron exploradas y ocupadas entre 1427 y 1439. El progreso por la costa africana se inició seriamente en 1484, cuando Gil Eannes, uno de los seguidores del príncipe Enrique, consiguió traspasar el Cabo Bojador, que hasta entonces había sido una barrera psicológica y física a la navegación, y regresó a Portugal para hablar de su logro. En 1444 los navegantes

portugueses Nuno Tristao y Dinis Díaz llegaron respectivamente a la desembocadura del Senegal y a las islas de Cabo Verde, y aproximadamente en la misma época las primeras cargas de oro y esclavos llegaban a Portugal, convirtiéndose así la exploración en una aventura provechosa. Tras el descubrimiento de Sierra Leona en 1460, o poco antes, en el año de la muerte del príncipe Enrique, el avance se hizo más lento hasta 1470-5 cuando se exploró el Golfo de Guinea en una serie de viajes que terminaron en un punto situado a cuatro grados al sur del Ecuador. La línea costera, cuya dirección hacia Oriente en el golfo había dado a los portugueses la esperanza de que iban a traspasar la punta meridional de África, y entrar en el Océano Índico, giraba de nuevo hacia el sur en una extensión aparentemente interminable que llevó casi hasta el límite la paciencia de los portugueses. Sin embargo, en 1483 Diego Cao llegó a la desembocadura del río Congo; en 1488 Bartolomé Díaz demostró finalmente que al fin y al cabo era posible circumnavegar África, con su descubrimiento del Cabo de Buena Esperanza; y en julio de 1497, tras cuidadosos preparativos, Vasco de Gama salió de Lisboa en el viaje que le llevaría hasta Calicut, la India, el 20 de mayo de 1498, y de regreso a Lisboa en el verano de 1499.

Desde 1441 los viajes de los portugueses fueron factibles porque contaron con la ayuda del uso de un nuevo tipo de barco conocido como *carabela*, que desplazaban unas 50 toneladas, y con dos mástiles, cada uno de los cuales llevaba una vela latina triangular; lo que permitía una gran maniobrabilidad y convertía ese barco en ideal para la exploración de los estuarios de los ríos y las líneas costeras desconocidas y a menudo peligrosas. La carabela también podía navegar contra el viento, lo que le permitía realizar el viaje de regreso entre Portugal y la costa occidental africana a pesar de las corrientes y vientos desfavorables. En cuanto diseño, la carabela era una gran mejora con respecto a los barcos anteriores, como la galera, que aunque era maniable necesitaba de una amplia tripulación, y por tanto no resultaba conveniente para los viajes largos alejada del puerto; o los barcos de un solo mástil, con una sola vela cuadrada que no

les permitía navegar contra el viento. Pero la carabela, además, era susceptible de nuevos desarrollos. Hacia el final del siglo XV se estaban construyendo versiones más grandes de hasta 200 toneladas, y con un tercer mástil, lo que permitía una gama más amplia de operación cuando se utilizaba para viajes de descubrimiento, y al mismo tiempo permitía el transporte de cargas provechosas. Cuando era conveniente, podían cambiar también las características de navegación de la carabela alterando su aparejo. El ejemplo más famoso de esto es la *Niña* de Colón, que zarpó de Palos, en agosto de 1492, como una carabela latina con tres mástiles, llevando cada uno una vela latina, y que se convirtió en las Canarias en una carabela redonda, probablemente repositionando dos de sus mástiles y equipándolos con velas cuadradas, manteniendo el aparejo latino sólo en el mástil de mesana. Todo esto se hizo con la ayuda de los carpinteros locales en el espacio de una semana, con lo que *Niña* resultó más conveniente para navegar por el Atlántico con un viento en popa.

También se dieron mejoras significativas en las técnicas de navegación durante el siglo XV. La necesidad que tenía un navegante de conocer su posición, tanto para su navegación en ese momento como para poder él, y otros, regresar hasta ese punto en el futuro, se satisfizo parcialmente con el cálculo de la latitud. Esto resultó especialmente importante para la exploración portuguesa de la línea costera africana, que con excepción del Golfo de Guinea estaba en una dirección aproximada norte-sur. Al norte del Ecuador, y por la noche, la latitud podía calcularse observando la altura de la Estrella Polar por encima del horizonte utilizando un instrumento relativamente simple, el cuadrante. Las evidencias que han sobrevivido sugieren que este método fue utilizado a mediados de los años 1450 según lo describe el veneciano Alvise Cadamosto, que acompañó a varios viajes portugueses de este período. Pero para entonces los portugueses se estaban aproximando al Ecuador, y la Estrella Polar se situaba demasiado baja en el cielo como para ser utilizada con eficacia en la navegación. A diferencia de muchos de los viajeros europeos a la India en los siglos XIII y XIV, quienes habían observado

la desaparición de la Estrella Polar simplemente de pasada, los portugueses tenían que hacer algo práctico para sustituirla como ayuda a la navegación, y lo lograron observando la altura del sol por medio de un instrumento más complicado, el astrolabio. En 1484, el rey Juan II de Portugal designó una comisión de matemáticos para que estudiaran y perfeccionaran este método, y trazaran luego tablas escritas de declinaciones que pudieran utilizarse en el mar. Probablemente esas tablas circularon en forma de manuscrito durante algún tiempo antes de que en 1509 apareciera una versión impresa con el título de *Regimento do astrolabio e do quadrante*. En el reino de Castilla, la fundación en 1502 de la *Casa de la Contratación* tenía entre sus objetivos la formación de los navegantes, la fabricación de instrumentos y la revisión frecuente de un mapa, el *padrón real*, que registraba los progresos de los descubrimientos. A finales del siglo XV entendían también la necesidad de tener métodos precisos de medir el tiempo que permitieran calcular la longitud estando en el mar, y el fenómeno de la variación magnética, por el que era peligroso confiar demasiado en la lectura de la brújula en aguas desconocidas, fue también reconocido y tenido en cuenta.

Hay también evidencia de que los viajes del siglo XV realizados por los portugueses debían al menos algo a la erudición contemporánea. En 1428, por ejemplo, el príncipe Pedro de Portugal, hermano mayor de Enrique El Navegante, visitó Florencia para recoger mapas e informaciones que pudieran ser valiosos para las empresas portuguesas; estando en Venecia, obtuvo también un manuscrito de Marco Polo. A mitad del siglo, las autoridades portuguesas necesitaban expertos sobre la siguiente fase en su búsqueda de la India, y en 1457 encargaron al cartógrafo y monje veneciano Fra Mauro que les dibujara un mapa del mundo que incluyera los resultados de sus descubrimientos y los de otros viajeros. El mapa que éste envió a Lisboa en 1459 se ha perdido, pero otro mapa, probablemente muy similar, en el que estaba trabajando en el momento de su muerte, demuestra que utilizó materiales sacados de Marco Polo y del informe de Nicolo Conti sobre la India y Oriente, que éste último había

dado al estudioso humanista y secretario papal Poggio Bracciolini al regresar a Venecia en 1444. Aproximadamente al mismo tiempo, los portugueses consultaban también con el geógrafo florentino Paolo Toscanelli acerca del mejor camino para llegar a Oriente. Sus consejos sobre el tema los conocemos sólo por la copia de una carta fechada en 1474 y que escribió a Fernao Martins, uno de los consejeros del Rey de Portugal. A mediados de los años 1480, los portugueses habían acumulado experiencia suficiente para prescindir de los consejeros externos, pero el joven navegante genovés Cristóbal Colón adquirió una copia de la carta de Toscanelli en 1483 ó 1484, y la añadió al material que estaba recogiendo de obras literarias, como la de Marco Polo, y de tratados eruditos, como los de Pierre d'Ailly y Aeneas Sylvius. También es posible, aunque no probable, que las ideas de Colón estuvieran influidas por Martín Behaim de Núrnberg, quien realizó el primer globo terrestre conocido en 1492.

Pero este cuadro aparentemente claro de liderazgo heroico, avances técnicos y estímulo intelectual está abierto a varias e importantes cualificaciones. El papel del príncipe Enrique de Portugal, por ejemplo, aunque todavía se considera importante, se ha visto sometido a una considerable revaloración. Se ha examinado, y se ha descubierto que no tiene mucha substancia, la opinión tradicional según la cual reunió a eruditos, navegantes y cartógrafos a su alrededor en Sagres, en la Península de San Vicente, desde la que se dominaba el Atlántico, de que él mismo era un hombre de profundo conocimiento, de que supervisaba el diseño de la mejora de barcos e instrumentos, y de que su posición como protector de la universidad de Lisboa le permitía estimular el conocimiento científico. No hay evidencia de que le fuera ninguna de las obras importantes, clásicas o árabes, sobre geografía; no se sabe si durante su vida podía encontrarse en Portugal la *Geografía* de Ptolomeo, y tampoco si llegó a leer alguna vez el texto de Marco Polo adquirido por su hermano Pedro; incluso la conexión aparentemente estrecha entre Enrique y la escuela mallorquina de cartografía, que se creó con la migración a Portugal de Jafuda Cresques, hijo del probable dibujante del

atlas mundial catalán, es insegura. Se ha calculado, además, que de los treinta y cinco viajes conocidos hechos a la costa occidental de África entre 1419 y 1460, período en que se supone que Enrique supervisaba muy de cerca todos los detalles de la exploración, sólo ocho fueron inspirados directamente por él; y del total de la línea costera africana explorada durante estos años, más de la mitad se hizo entre 1440 y 1449, cuando Pedro, el hermano de Enrique, era regente de Portugal y se hizo cargo de la exploración. Resulta también significativo que se cubriera una mayor distancia entre 1469 y 1475, cuando el comercio africano occidental fue encargado por Alfonso V de Portugal a Fernao Lopes, con la condición de que explorara cien leguas de costa al año, lo que representó más que todo lo que se había hecho en los cuarenta años de actividad de Enrique.

Hay también amplias evidencias de la existencia de una floreciente tradición marítima en Portugal mucho antes de la época del príncipe Enrique. Los comerciantes y los barcos portugueses eran habituales en muchos puertos del norte de Europa en el siglo XIII, y Lisboa era una parada natural para los barcos italianos que se dirigían desde Génova o Venecia a Londres o Brujas; la creación, en 1317, de una flota real, y del puesto de almirante, fue un reconocimiento del desarrollo de Portugal como estado, y del deseo de la monarquía de afirmarse; al menos desde 1377, la corona ofrecía también ayudas para la construcción de barcos. Pero esta política estaba destinada a estimular el comercio más que a patrocinar la construcción de un tipo particular de barco, con independencia de que fuera una novedad o tuviera un diseño tradicional.

Los barcos utilizados en las primeras fases de la expansión portuguesa en el siglo XV eran de un solo mástil, y de un tamaño tan pequeño que podían moverse a remo si era necesario: el llamado *barco*, de unas 25 toneladas, y el *barinel*, ligeramente más grande, habían permitido a Gil Eannes realizar en 1434 el paso histórico del Cabo Bojador. Las carabelas que lo sustituyeron desde 1441 eran barcos ordinarios sacados del servicio normal, y no estaban especialmente diseñado para un propósito especial

por orden del príncipe Enrique o de cualquier otro. Las primeras carabelas habían sido barcos de pesca utilizados en las costas atlánticas de España y Portugal ya desde el siglo XIII.

Se desconoce de qué manera esta carabela temprana se convirtió exactamente en su sucesora del siglo XV, pero resulta significativo que entre el año 1250 y el 1400 se experimentara mucho en el diseño naval tanto en las costas europeas atlánticas como en las mediterráneas, con la consecuencia de la aparición de múltiples diseños dentro de los límites de unos cuantos tipos básicos. Por ejemplo, la vela latina, que daba a la carabela su maniobrabilidad, era un rasgo familiar de los barcos árabes, pero probablemente se había utilizado en el Mediterráneo desde los tiempos clásicos; lo mismo la galera, que podía moverse con remos y velas, y el barco de un solo mástil redondo con una gran vela que se utilizaba para transportar carga. En el siglo XIII se construyeron en Génova y Venecia versiones nuevas y más grandes de la galera que permitieron soportar la tensión de los vientos atlánticos en los viajes a Inglaterra y los Países Bajos, y con espacio suficiente para llevar cargas voluminosas de lana y paño de regreso a sus puertos de origen. En el Norte de Europa, la forma más común de barco de carga era el *cog*, desarrollado en el Báltico en los siglos XI y XII, y a finales del XIII había superado como barco de carga a la nave vikinga tradicional, el *knarr*. En muchos aspectos el *cog* era como el barco redondo mediterráneo, pero incluía mejoras muy significativas tanto en el manejo de su única vela cuadrada como en su gobierno: el timón de popa era mucho más eficaz que el antiguo remo o tablón de gobierno, y probablemente se había inventado ya en el siglo XII. Se cree que el *cog* fue introducido en el Mediterráneo hacia el año 1300, y añadido a los ingredientes de los que disponían los constructores y propietarios de barcos que trataban de idear naves que fueran más convenientes para determinadas condiciones de navegación y les permitieran obtener los mejores resultados económicos.

Un método similar de acierto o error lo podemos encontrar en el caso de la navegación. A pesar de los indudables progresos

intelectuales y prácticos conseguidos en la navegación por Portugal y Castilla a finales del siglo XV, las nuevas técnicas estaban sometidas a graves limitaciones. No todos los navegantes eran igualmente capaces de poder permitirse el gasto que suponían los métodos nuevos, o, suponiendo que pudieran comprar un astrolabio y un libro de tablas, no todos tenían la misma capacidad para utilizarlos. En otros casos, las técnicas nuevas desarrolladas en tierra con otros fines se aplicaban lentamente en el mar: aunque las cartas marinas existieron en forma manuscrita desde el siglo XIII, la primera carta marina impresa que se sabe fue utilizada en el mar no aparece hasta 1539; similarmente, la proyección de Mercator, de 1569, con importantes consecuencias para el dibujo de las cartas, sólo se utilizó para mapas del mundo hasta 1599, cuando el matemático inglés Edward Wright publicó su *Certaine Errors In Navigation*. El problema del cálculo de la longitud no quedó solucionado completamente hasta que en el siglo XVIII John Harrison inventó el cronómetro marino. El segundo viaje del capitán Cook, entre 1772 y 1775, fue la primera ocasión en la que la longitud pudo calcularse de manera coherente y precisa durante un largo período de tiempo.

Con la excepción de los viajes de los portugueses desde los años 1480 en adelante, la mayor parte de la exploración del siglo XV se basó en métodos e instrumentos, como la brújula, la tabla atravesada, la plomada y el portolano, que se habían utilizado por lo menos desde el siglo XIII. Ni siquiera el sofisticado astrolabio era algo nuevo, pues había existido desde la antigüedad clásica como instrumento especializado para uso de astrónomos y eruditos de tierra. Una de las fuentes de información teórica recomendada para la formación de navegantes por la comisión real portuguesa en los años 1480 fue *De Sphaera Mundi* de John Holywood, que estaba en circulación desde el siglo XIII; en 1537 se imprimió en Lisboa una traducción para que fuera utilizada por los hombres del mar; y siguió siendo recomendada como la mejor introducción al tema por el erudito inglés John Dee hasta por lo menos el año 1570.

Pero tan importante como los instrumentos fueron el instin-

to y la experiencia acumulada por los navegantes individuales, que convirtieron la navegación de ser una estimación en una de las bellas artes. Una de las formas de transmitir ese conocimiento eran los libros de direcciones de navegación y descripciones costeras, conocidos según el país como *rutters*, *rouliers*, o *roliers*, que empezaron a aparecer en el norte de Europa y por la línea costera atlántica en el siglo XV, en una época en la que las cartas marinas se utilizaban poco en esas zonas. Fueron el equivalente septentrional de los portolanos, utilizados desde hacía mucho tiempo en el Mediterráneo. Uno de los ejemplos mejor conocidos es *Le roulier de la mer*, compuesto en Francia por Pierre Garcie en 1483-4, y que incluía instrucciones para navegar por las costas de Inglaterra y Gales, Francia, Portugal y España hasta Gibraltar. Fue impreso en 1502 y una traducción de una versión posterior de 1520, más amplia, se publicó en Inglaterra en 1528 con el título de *The Rutter of the Sea*. Por su posición geográfica, los marineros españoles y portugueses estaban situados idealmente para obtener los beneficios de los métodos de navegación nuevos y tradicionales utilizados tanto en el Mediterráneo como en la costa atlántica, pero para muchos marineros, los antiguos métodos de aproximación seguían siendo la norma general.

En esta última categoría podía incluirse incluso un navegante de la fama y logros de Colón. Aunque llevaba con él un cuadernillo cuando cruzó por primera vez el Atlántico en 1492, parece ser que no lo utilizó para obtener su latitud. Dado que no tenía medios para calcular la longitud, y muy poco conocimiento anterior de los vientos y corrientes que encontraría en el viaje, no tenía otra posibilidad que la de utilizar toda la habilidad y navegación por estimación que había adquirido en su vida. Poco sorprende entonces que los cálculos que hizo Colón de su posición a menudo no fueron más que inspiradas conjeturas. Y por eso no es sorprendente que aunque los estudiosos modernos estén seguros de que su primer desembarco, en octubre de 1492, en la isla a la que dio el nombre de San Salvador, lo hizo en algún lugar de la Bahamas, todavía no hay acuerdo con respecto a cuál de sus islas fue. La recuperación reciente de la

argumentación, planteada ya en el siglo XIX, según la cual San Salvador debería identificarse con la actual Samana Cay, y no con la habitual isla de Watling, ha provocado un enconado debate.

En cambio, los navegantes portugueses del siglo XV, cuyo principal impulso para el viaje era la dirección norte-sur, en lugar de la de este-oeste, recibieron la enorme ayuda de la técnica de navegación por latitud, que desarrollaron durante ese siglo; para ellos, el conocimiento de la longitud tuvo una importancia menos inmediata hasta que llegaron al Océano Índico. Pero incluso cuando lo lograron, pudieron basarse, tal como hizo Vasco de Gama en 1498, en los resultados de la larga experiencia de los navegantes árabes en esas aguas. Los portugueses acumularon también un conocimiento considerable de los vientos y corrientes cuando exploraron la costa occidental africana. Eso produjo la maniobra clásica conocida con el nombre de *vuelta da Guiné*, que consistía en un amplio barrido mar adentro cuando regresaban a Portugal desde la costa africana, por lo que el acercamiento final a Lisboa se hacía desde el oeste y no desde el sur. En 1487 y 1498 Díaz y de Gama emplearon una técnica similar en el hemisferio meridional zarpando muy hacia el oeste en el Atlántico (en el caso de Gama casi hasta Brasil) antes de girar hacia el este para dirigirse al Cabo de Buena Esperanza. En algunos aspectos, la confianza engendrada por ese dominio de la navegación oceánica fue una contribución a la navegación del siglo XV mucho más importante y original que las técnicas científicas más evidentes, que eran difíciles de dominar y que a menudo se adoptaron con lentitud.

La influencia de la erudición renacentista en los descubrimientos del siglo XV exige también alguna cualificación. Puede descartarse con seguridad como explicación fundamental de los descubrimientos del Renacimiento. El apoyo erudito sólo se solía dar para conseguir objetivos y ambiciones que se habían establecido ya por razones muy distintas, y cuando tenía alguna influencia, solía ser tan confusa como iluminadora. Por ejemplo, cuando Fra Mauro les dijo a los portugueses que sería posible

circumnavegar África para llegar al este, tuvieron que sopesar esa opinión junto al conocimiento que ya habían obtenido ellos mismos sobre África y a la autoridad poderosa de la *Geografía* de Ptolomeo, según el cual ese viaje era imposible. Estaba además el problema adicional de que Fra Mauro no podía expresar una opinión clara sobre el tamaño del globo por las afirmaciones conflictivas que había encontrado sobre el asunto.

Los portugueses se enfrentaron además a la confusión provocada por la opinión contradictoria de Toscanelli según la cual la mejor manera de llegar a Oriente sería zarpando hacia el oeste. Calculó que la distancia desde Lisboa hasta Kinsai, en la costa de Catay, conocida por el relato que había hecho de ella Marco Polo, no sería superior a las 5.000 millas náuticas. Esta distancia sería todavía más fácil de recorrer porque los barcos podrían detenerse en *route* en la isla de Antilia, que se pensaba existía en el Atlántico, y también en Cipangu o Japón, cuya existencia se conocía por el relato de Marco Polo, aunque ni él ni ningún otro viajero europeo lo hubieran visitado realmente. El cálculo de Toscanelli no llegaba ni a la mitad de la distancia real, y ni él ni nadie sabían que en el camino aguardaba un continente totalmente nuevo e inesperado. La opinión de Toscanelli fue rechazada en Lisboa, donde probablemente se había reunido suficiente información de otras fuentes como para sugerir que estaba subestimando la dificultad de un viaje hacia el oeste. Tras tomar la decisión difícil, pero absolutamente razonable, de rechazar las ideas de Toscanelli, a los portugueses les siguió Colón, para quien Toscanelli era exactamente la inspiración que estaba buscando. Leyendo la *Geografía* de Ptolomeo y el *Compendium Cosmographiae* de Pierre d'Ailly, Colón encontró unos cálculos según los cuales la masa terrestre se extendía a 180 ó 225 grados de la circunferencia terrestre. Ambos cálculos superaban con mucho la cifra real, pero entonces Colón, basándose en la lectura de Marco Polo, procedió a reducir todavía más la anchura del Océano, hasta que mediante una serie de cálculos ingeniosos pudo convencerse a sí mismo de que incluso la distancia calculada por Toscanelli era excesiva. En consecuencia, las ideas

de Colón fueron una combinación de ideas del siglo xv y de concepciones clásicas, combinación que procedió a tratar de una manera muy individual, confundiendo los errores de sus fuentes con su propia obsesión privada. Poco sorprende que los estudiosos portugueses a quien les envió sus planes en 1484 lo reconocieran como una nueva versión del anterior plan de Toscanelli, y lo rechazaran inmediatamente.

En 1484 los portugueses estaban casi seguros de que un pequeño esfuerzo adicional les permitiría rodear África, conduciéndoles al Océano Índico y a la riqueza de Oriente. Como sabemos que lo lograron en 1498, es fácil suponer que la India fue el destino que tomó la expansión portuguesa desde sus inicios, acaecidos en 1415. Tiene sentido pensar que ésa fue la verdad, y tendremos que volver a ello necesariamente en otro momento del capítulo, pero resulta excesivamente simple considerar sólo bajo esta luz la toma de Ceuta. En un nivel, los acontecimientos de 1415 no fueron más que otra de las múltiples expediciones militares que habían emprendido diversas potencias europeas, desde principios del siglo xi, contra los baluartes de la costa africana septentrional, y especialmente contra aquellos que controlaban el Estrecho de Gibraltar. Parece ser que ya desde los años 1340 los portugueses albergaron ambiciones contra Marruecos.

Resulta más difícil responder a la pregunta de por qué los portugueses decidieron atacar Ceuta en ese momento. El deseo de Jaime I de Portugal de dar a sus tres hijos, Eduardo, Pedro y Enrique, la posibilidad de probar su valía como caballeros en el campo de batalla, es una razón que adujo posteriormente Azurara, biógrafo del príncipe Enrique. Aunque es improbable que se hubiera montado una expedición tan grande sólo por ese motivo, probablemente contiene mucho más de cierto de lo que muchos historiadores admitirían. También es probable que Portugal, que había confirmado su independencia política de Castilla en la batalla de Aljubarrota, en 1385, deseara comparar los despojos del África del Norte musulmana antes de que cayeran en manos de sus rivales, Aragón y Castilla. En algunos aspectos, en 1415 el Rey de Portugal estaba en la misma posición que su

primo Enrique V de Inglaterra, como líder de una dinastía recién establecida, con energía que derrochar y ambiciones que satisfacer. En cuanto que ciudad rica, y con acceso a las áreas productoras de cereales de Marruecos, Ceuta era un objetivo ideal. La ciudad sería mantenida por los portugueses, aunque con dificultad, incluso tras el fracaso, en 1437, de su intento de capturar el puerto vecino de Tánger. La expansión de un tipo tradicional en el norte de África seguiría siendo un objetivo de la política portuguesa durante todo el siglo xv, coexistiendo, y compitiendo a veces por los recursos, con la exploración de la costa africana occidental. El interés portugués por el norte de África no cesó hasta que en 1578 el ejército del rey Sebastián fue destruido en Alcázar, Marruecos.

Ceuta era sin duda una ciudad rica en 1415, y con seguridad el oro se encontraría entre el botín resultante del saqueo, pero la sugerencia de que los portugueses tomaron Ceuta para controlar el comercio de oro del Sáhara, o de que oyeron hablar por primera vez de ese comercio tras tomar la ciudad, y por tanto estaban motivados para rastrear el oro hasta su origen en el África occidental mediante la exploración marítima, es muy equívoca. Indudablemente, Portugal estaba escaso de oro para financiar su comercio internacional, y la búsqueda de ese mineral sería sin duda una de las razones principales de los viajes portugueses del siglo xv, pero la existencia del oro se conocía desde hacía siglos por los contactos comerciales entre la Península Ibérica y Marruecos, e igualmente era bien sabido que el oro procedía de algún lugar situado más allá del Sáhara, cuyas rutas comerciales ningún comerciante cristiano podía esperar seguir. La simple toma de un puerto marroquí no tendría ningún significado para llegar a la fuente del oro, mientras que su papel de salida mediterránea para las caravanas del Sáhara sería resumido inmediatamente por otros centros controlados por musulmanes. Los rumores sobre un reino rico en oro situado al sur del Sáhara, al que se le dio el nombre de origen berebere de «Guinea», había sido corriente en la Península Ibérica al menos desde principios del siglo xiv. No se sabe de ningún europeo que pe-

neurara en Guinea para comprobar la veracidad de los rumores, pero el viaje de Jaime Ferrer en busca del «Río del Oro» había sido un intento de hacerlo, y quedó registrado en el atlas mural catalán. Probablemente los portugueses sabían bien antes de 1415 que la única esperanza de llegar a la fuente del oro era ir por mar, y esta política fue debidamente respaldada en los años 1440 cuando las primeras cargas de oro africano occidental empezaron a llegar a Portugal. Ni los portugueses ni ninguno de sus posteriores rivales europeos descubrieron nunca el origen real del oro, como tampoco lo habían conocido los musulmanes del Norte de África, pero al menos pudieron tener su parte del comercio sin tener que compartirlo con mediadores musulmanes.

La navegación portuguesa por las aguas atlánticas de la costa occidental africana y las orillas occidentales de Europa, que parece fue un rasgo original de la expansión del siglo XV, no se basaba tanto en la existencia de una larga tradición marítima como en la extensa experiencia que ellos, o sus agentes, habían acumulado en esas mismas aguas durante el siglo XIV. El antiguo descubrimiento de las Canarias, y probablemente de Madeira y las Azores, no fue explotado durante el siglo XIV, y particularmente en el caso de las Azores, que pudieron ser descubiertas por accidente, probablemente no se sabía con gran precisión la localización exacta de las Islas. Es probable, sin embargo, que se mantuviera algún recuerdo de ellas a principios del siglo XV, por lo que las expediciones portuguesas a Madeira, en 1419-20, y la ocupación de las Azores, después de 1427, fueron en realidad redescubrimientos. La única diferencia significativa fue que ahora empezaron a ser colonizadas y explotadas. Por ejemplo, en Madeira empezaron a plantar caña de azúcar, para la que existía ya un mercado en Europa, y para la que la costa africana cercana proporcionaba la fuerza de trabajo, en forma de esclavos, que no existía en la propia Portugal.

En todos los casos citados hasta ahora, la conquista de Ceuta, la busca del oro africano occidental y la explotación de las islas atlánticas, los portugueses perseguían una política cuyos oríge-

nes pueden encontrarse mucho antes del siglo XV; cada política era perfectamente comprensible en sí misma, y no es necesario en ningún caso suponer que jugara papel alguno la ambición de abrir una nueva ruta marítima hasta la India. Sin embargo, en la actividad portuguesa hay otra importante dimensión que parece tener muy poco o nada que ver con la India. Dado que en el siglo XIV los portugueses habían obtenido una considerable experiencia con respecto a la navegación atlántica, es razonable plantearse si extendieron sus conocimientos del Atlántico hasta el siglo XV, y si en particular pudieron haberse anticipado al redescubrimiento de América por Colón. Algunos historiadores portugueses afirman que sí lo hicieron, pero sus conclusiones han ido a veces más lejos de lo que permite la evidencia limitada. En algunos casos, su insistencia en el hecho de que la monarquía portuguesa impuso una estricta política de silencio a sus navegantes, castigando la transmisión de información a los de otras naciones, a llevado casi a la conclusión de que cuantas menos pruebas existen de los viajes portugueses del siglo XV en el Atlántico, más probable parece que se hayan producido. Visitas bajo esta luz, las modernas reivindicaciones portuguesas han sido rechazadas a menudo como engañosas, pero es justo decir que plantean al menos un problema auténtico.

La percepción europea del Atlántico a finales del siglo XIV no era necesariamente la de una desolación vasta y hostil, un «mar verde de oscuridad», si no más bien de la existencia de numerosas islas. Se sabía que muchas de éstas existían, como Islan-dia y Faeroes en el Atlántico Norte, y Canarias muy al sur; de otras, como las islas de Brasil, San Brendan y Antilia, solía pensarse que existían. De estas tres últimas, las dos primeras habían surgido de leyendas de origen irlandés, mientras que Antilia estaba relacionada con un relato sobre cristianos que supuestamente huyeron allí de los invasores árabes de la Península Ibérica. Cuando en el siglo XIV empezaron a trazarse las cartas náuticas, todas estas islas, fueran reales o imaginarias, empezaron a aparecer allí.

El descubrimiento de una carta atlántica fechada en 1424, y

trazada por el cartógrafo italiano Zuana Pizigano, impulsó a su editor, el profesor Armando Cortesao, a afirmar que el hecho de que apareciera en ella la isla de Antilia podía explicarse por la suposición de que los portugueses habían hecho un descubrimiento reciente de tierras en el Atlántico occidental, desconocido por otros países. No hay ninguna manera de probar este argumento, y es más que probable que Antilia sea otro ejemplo de la costumbre de marcar una isla en un mapa con la esperanza de que el tiempo demuestre si realmente existe. Pero por otra parte hay que dar respuesta a un problema real, pues los portugueses conocían las Azores, que estaban en el Atlántico, a unas 1.000 millas al oeste de Portugal; y como la extensión completa de las Azores no resultó evidente de inmediato cuando los portugueses empezaron a explorarlas en 1427, había poderosos incentivos para proseguir la exploración atlántica. Las dos últimas islas del grupo, Flores y Corvo, fueron descubiertas por Diego de Teive en 1452. Hay otros viajes conocidos en aguas de los alrededores de las Azores, que culminan en 1487 en el viaje planeado por Ferdinand van Olmen, un colono flamenco de la isla de Terceira más conocido con el nombre de Fernao Dulmo, la forma portuguesa de su nombre. La corona portuguesa autorizó a van Olmen a zarpar hacia el Oeste desde las Azores por un periodo de cuarenta días, pero nada se sabe del destino de la expedición, o incluso si llegó a partir. Estas evidencias no demuestran que los portugueses encontraran realmente tierras en el Atlántico más allá de las Azores, pero no cabe duda de que su experiencia anterior en el Atlántico, y la creencia en la existencia de islas adicionales que sólo aguardaban a ser descubiertas, fueron poderosos incentivos para proseguir la exploración: tanto de Teive en 1452 como van Olmen en 1487, este último sólo cinco años antes del viaje de Colón, tuvieron como objeto de su búsqueda la isla de Antilia.

Se ha sugerido sin embargo otra línea de argumentación según la cual los portugueses pudieron conocer la existencia de nuevas tierras en el Atlántico por sus contactos con Escandinavia. Por ejemplo, se ha afirmado que a principios de los años

1470 Joao Vas Corte Real, otro colono de Terceira, en las Azores, visitó Dinamarca, y desde allí hizo un viaje a Groenlandia y Terranova en compañía de Didrick Pining y Hans Pothorst, dos alemanes al servicio danés. Dos hijos de Corte Real, Gaspar y Miguel, estuvieron implicados más tarde en viajes a Terranova realizados en 1501 y 1502, pero la evidencia de un viaje realizado en los años 1470 se basa sólo en fuentes del siglo XVI y no ha superado un análisis cuidadoso.

Pero con independencia de la cuestión de la navegación portuguesa en el Atlántico Norte, la historia de Corte Real supone también que al menos una de las antiguas patrias vikingas seguía siendo activa durante el siglo XV en la exploración del Atlántico, mientras que el interés danés parece limitarse a una tenue relación con su dependencia de Islandia. El contacto con Groenlandia no pudo ser demostrado más allá de los inicios del siglo XV, y si llegó a tener lugar se debió probablemente al azar. Incluso los espléndidos y marinos barcos vikingos, que habían sido el instrumento indispensable de los descubrimientos realizados por los vikingos en los siglos X y XI, estaban desfasados para la navegación mar adentro de finales del siglo XIII, prefiriéndose barcos menos interesantes pero que pudieran transportar una carga más provechosa, como el *cog*.

Aunque no parece que Escandinavia contribuyera directamente a la expansión de Europa en el siglo XV, sigue siendo posible que marineros de otras naciones europeas recogieran las tradiciones supervivientes sobre Groenlandia, e incluso sobre Markland y Vinland, durante sus visitas a Islandia. Es un hecho bien establecido que desde el año 1408 los pescadores y comerciantes de los puertos del este de Inglaterra, y de Bristol y Gales del Sur, visitaron Islandia a pesar de las repetidas prohibiciones de los gobiernos danés e inglés. Los barcos holandeses y alemanes estuvieron también implicados en el comercio islandés. Se ha sugerido, además, que barcos ingleses y de otras naciones pudieron ir ocasionalmente a Groenlandia en busca de oportunidades comerciales.

Hacia el año 1480, el conflicto entre las autoridades inglesas

y danesas en Islandia había llevado a la exclusión de los marineros ingleses de esas aguas, y es posible que ello impulsara a algunos de éstos a buscar fuentes alternativas de beneficio en el Atlántico Norte. Se abrió una línea de investigación fructífera, aunque hasta ahora inconclusa, con el descubrimiento que hizo el profesor D.B. Quinn de las anotaciones de una investigación oficial realizada en Bristol en 1481 sobre el viaje reciente de dos barcos, el *Tynnie* y el *Georga*, con el propósito de «examinar y encontrar una determinada isla llamada la Isla de Brasil» en algún lugar al oeste de Irlanda. El problema se complicó todavía más cuando el Dr. L.A. Vigneras descubrió en los archivos del reino de Castilla una carta de un tal John Day al Señor Gran Almirante de Castilla. La intensa investigación de este documento ha demostrado que John Day era un comerciante londinense llamado Hugh Say, que su corresponsal era casi con seguridad el propio Cristóbal Colón, y que fue escrita en 1497 tras el regreso de Colón de su segundo viaje, y poco después del regreso de John Cabot de su primer viaje de descubrimiento a Terranova en nombre de la corona inglesa. La parte significativa de la carta es la afirmación de que «se considera cierto que el cabo de la mencionada tierra fue encontrado y descubierto en el pasado por hombres de Bristol que encontraron «Brasil» tal como vuestro Señor conoce bien. Se le llamó la Isla de Brasil y se supuso y creyó que era la tierra firme que encontraron los hombres de Bristol». Las implicaciones evidentes son que los marineros de Bristol habían descubierto realmente algo en el Atlántico en una fecha no especificada anterior a 1497 y que Colón ya lo sabía. Si este acontecimiento se había producido en la época del viaje de 1481, o poco después, y si Colón ya había oído hablar de ello antes de zarpar en 1492, no puede demostrarse. Sin embargo, el profesor Quinn ha sugerido que los viajes de Bristol en los años 1480 pudieron deber algo a la información recogida en el comercio con Portugal, así como a los viajes realizados a Islandia.

Es evidente, entonces, que en el siglo XV hubo un interés intenso por las aguas del Atlántico, y que uno de los incentivos más poderosos a la exploración atlántica fue la búsqueda de

islas, de la que no parecía haber fin. La mejor conclusión a la que se puede llegar es que, aunque no existe evidencia convincente de que un europeo cruzara el Atlántico entre la última visita registrada de los vikingos a Markland en 1347 y el primer viaje de Colón, en 1492, sin embargo es posible que alguien hubiera precedido a Colón en el siglo XV. Aunque el propio Colón no hubiera descubierto el Nuevo Mundo en 1492, parece que alguien iba a hacerlo, y más pronto que tarde.

Colón se vio influido también por rumores sobre las islas del Atlántico, pero el impulso principal de su ambición era el de llegar al continente asiático, utilizando las islas como lugares convenientes de detención *en route*. En sí mismo, el plan de llegar a Asia por una ruta occidental no era tan revolucionario como se suele creer. Tal como vimos en el capítulo 10, hacía tiempo ya que se pensaba comúnmente que el mundo era una esfera, y que por tanto sería posible circumnavegarlo. A las opiniones citadas anteriormente, podemos añadir el relato ficticio de un viaje alrededor del océano que circundaba el mundo, escrito por el imaginativo autor de la *Cosmografía* del siglo XVIII adscrita a Aethicus Ister; y tras todas estas opiniones había autoridades mucho más antiguas, como Aristóteles o el autor del Libro de Esdras, del Antiguo Testamento. En el siglo XV, la circumnavegación de la tierra o el viaje directo de Europa a Asia se convirtió, al parecer, tanto en un lugar común literario como en una teoría científica. La cuestión real era la de si se trataba o no de una propuesta práctica, y en esto hay espacio para opiniones muy diferentes.

Aunque rechazaron el plan de Colón, los portugueses buscaban también una ruta marítima a las riquezas de Asia. Aunque la implicación portuguesa en el Norte de África, su exploración de la costa occidental africana y sus viajes en el Atlántico pueden explicarse todos sin hacer la menor referencia a la búsqueda de la India y de Oriente en general, existía sin embargo un interés subyacente y profundo por Oriente desde el principio mismo, interés que tomó una forma cada vez más precisa conforme los portugueses fueron sabiendo más cosas sobre la línea costera

africana, y empezó a parecer que la ruta marina hasta la India rodeando África era una posibilidad real. El descubrimiento del Nuevo Mundo al final del siglo obscurece el hecho de que Asia, bien fuera definida como la India o como el imperio del Gran Kan en Catay, fue el objetivo principal de la expansión europea del siglo xv. En este área de actividad fue donde se dio el mayor grado de continuidad entre las experiencias de los viajeros europeos por tierra en los siglos xiii y xiv y los viajeros por mar del xv. La evidencia que ha sobrevivido sobre las actividades de los misioneros europeos demuestra que estuvieron presentes en China y Asia Central hasta muy cerca del final del siglo xiv, y en algunas áreas próximas al Mar Negro hasta bien entrado el siglo xv. Una pauta similar puede observarse en las operaciones de los comerciantes europeos en Extremo Oriente, la India, Irán y los alrededores del Mar Negro. En Asia se buscó al legendario Preste Juan, el esperado salvador de los Santos Lugares, hasta los primeros decenios del siglo xiv, y también fue allí donde se situaba a los gobernantes mongoles de Irán y al propio Gran Kan de Catay, de quienes se esperaba fueran verdaderos aliados militares contra el Islam. Asia y sus maravillas figuraban ampliamente en la literatura de amplia circulación del final de la Edad Media, y en obras como la de Marco Polo, *Divicement dou Monde* o en *The Travels of Sir John Mandeville*, que jugaron un importante papel al influir en las expectativas que los europeos del siglo xv tenían sobre el mundo exterior.

Aparentemente, a estas conclusiones las contradice el hecho de que a principios del siglo xv, cuando se estaban llevando a cabo los viajes de descubrimiento portugueses, en algunos aspectos el continente asiático resultaba menos accesible de lo que lo había sido durante varios siglos para los europeos y los cristianos. Los estados coloniales europeos en el Mediterráneo oriental, que habían sido una de las consecuencias importantes del movimiento cruzado de finales del siglo xi, se habían extinguido en 1291, dejando como una de sus escasas reliquias tangibles la isla de Chipre, gobernada por los reyes titulares de Jerusalén. El reino de la Armenia Cilicia, que había sido un baluarte del cris-

tianismo en la unión entre Asia Menor y Siria, además de un punto de entrada en el Asia occidental para los misioneros y comerciantes europeos, fue tomada por Egipto en 1375. El Imperio Mongol, cuyo control de la mayor parte de Asia había permitido la extraordinaria extensión de los horizontes europeos en los siglos xiii y xiv, había pasado al olvido mucho antes del 1400. Al mismo tiempo, los turcos otomanos se beneficiaban de la debilidad de los mongoles y el Imperio Bizantino para expandir sus dominios en Asia Menor, planteando así una amenaza tanto a Constantinopla, ciudad que tomaron en el 1453, como a la propia Europa. A finales del siglo xv se produjo una nueva oleada de conquististas mongolas bajo el mando de Tamerlán, la cual afectó principalmente a Siria y Asia Central, con lo que los viajes por esas regiones se volvieron todavía más difíciles y precarios. Hay que tener también en cuenta el hecho de que Europa, desde mediados del siglo xiv, había sufrido los efectos de una prolongada crisis económica y de la devastación producida por la plaga. La cristianidad, cuyos límites parecieron en otro tiempo abarcar a todas las comunidades cristianas de todo el mundo conocido, se vio ahora totalmente fragmentada y vuelta sobre sí misma, convirtiéndose prácticamente en un sinónimo de Europa. Nada podía parecer más improbable que una implicación continuada de Europa con Asia, aunque no cabe duda de que se produjo, en cierta medida, en la esfera de las ideas, las impresiones y los recuerdos de lo que era todavía un pasado reciente, pero también en la forma de contactos materiales reales con los límites de Asia en el Mediterráneo oriental, con Asia central y con la India, e incluso con áreas mucho más profundas.

Los estudios modernos, iniciados en 1938 con la obra de A.S. Atiya, y apoyados ahora por un volumen creciente de investigaciones publicadas, han demostrado, por ejemplo, que la Cruzada sobrevivió a la debacle de la pérdida de Acre en 1291 en cuanto que ideal y en cuanto que movimiento militar real. Los proyectos cruzados propuestos en las primeras décadas del siglo xiv por hombres como Marino Sanudo y Raimundo Lulio no fueron en absoluto los últimos de su tipo. Felipe de Mézières,

canciller, nacido en Francia, de Pedro I de Chipre, empleó una gran parte de su larga carrera en intentar persuadir a los gobernantes de Europa occidental para que hicieran las paces y pudieran emprender una nueva cruzada. Su Orden de la Pasión, para la que consiguió reclutar a algunos de los principales nobles de Francia e Inglaterra en 1395, estaba pensada para ayudar a Tierra Santa y ocupó sus energías hasta su muerte, acaecida en 1405. La visita a Tierra Santa y Egipto que hizo en los años 1421-3 el caballero burgundio Ghillebert de Lannoy, estaba destinada a recoger información que pudiera ayudar a una nueva cruzada. Entre 1433 y 1439 otro burgundio, Bertrand de la Broquière, visitó con el mismo propósito Tierra Santa y los dominios turcos en Asia Menor y los Balcanes. Su opinión fue negativa, pero en 1452 su maestro, el duque Felipe El Bueno de Borgoña, designó a uno de sus obispos para que coordinara la cruzada, y éste escribió también un tratado sobre la forma de emprenderla. Aeneas Sylvius, que en 1458 se convertiría en el papa Pío II, fue otro propagandista cruzado, pero para entonces la recuperación de Tierra Santa se había abandonado frente al peligro de los turcos, que en Europa se sentía de una manera más inmediata.

En el siglo XIV, uno de los principales objetivos del papado de Aviñón había sido la organización de una nueva cruzada, política que se volvería muy difícil desde el momento en que, en 1337, Inglaterra y Francia entraran en guerra, forzando el abandono de la cruzada que Felipe VI de Francia llevaba planeando desde 1331. Ninguna expedición cruzada acudió realmente a Tierra Santa, pero la cruzada se realizó en otros frentes. La participación en la cruzada Báltica fue un deporte de verano para los miembros de la nobleza europea occidental, como el conde Enrique de Derby, el futuro Enrique IV, quien acudió a Prusia en 1390 y 1392; hubo importantes expediciones contra los turcos en Esmirna en 1344, contra Alejandría en 1365, y contra Túnez en 1390. En 1396, un ejército de caballeros franceses y borgoñones, junto con contingentes de otras muchas partes de Europa, fue desastrosamente derrotado por los turcos en Nicopolis, junto al Danubio; y en la Península Ibérica se proseguía con la

guerra de reconquista, que en el siglo XV se dirigió contra el reino de Granada, el único baluarte musulmán superviviente. Granada cayó finalmente en 1492 ante las fuerzas combinadas de Castilla y Aragón, pero en 1433 estaba por decidir si Portugal atacaría Granada, además de su política de conquista y exploración de África o como una alternativa a ésta.

La cruzada era por tanto una idea muy familiar todavía del conjunto de la Europa medieval tardía, a pesar de que cada vez resultara menos posible la reconquista de Tierra Santa, pero tenía un particular atractivo en la Península Ibérica, donde la Guerra Santa existía desde mucho antes del inicio de las cruzadas, en el siglo XI. Las ordenes religiosas militares que habían surgido entre los caballeros de Castilla para proseguir la guerra contra el Islam tuvieron su contrapartida portuguesa en la Orden de Cristo, fundada en 1319, y de la que más tarde sería gobernador el príncipe Enrique El Navegante. La representación que hace de Enrique como cruzado su biógrafo Azurara, que puede parecer anacrónica y contraria a su imagen de «hombre renacentista», tiene por tanto mucho de verdad. También es discutible que cuando la flota portuguesa utilizó su superior potencia de fuego en la batalla de Diu, en 1509, para establecer el control naval del Océano Índico, su comandante no fuera consciente de que estaba llevando a cabo algunos de los planes cruzados planteados entre 1290 y 1330 para la destrucción del comercio musulmán.

De la misma manera que el peregrinaje a Tierra Santa y el desarrollo del comercio internacional en el Mediterráneo oriental habían anticipado el inicio de las cruzadas del siglo XI, prosiguieron mucho después de la pérdida de Acre, en 1291. Los Santos Lugares fueron visitados durante los siglos XIV y XV por numerosos peregrinos cristianos, como el franciscano irlandés Symeon Semeonis en 1323-4, el alemán Guillermo de Boldensele en 1333, y el florentino Leonardo Frescobaldi en 1384. El comercio europeo con el Egipto musulmán declinó durante un tiempo, a finales del siglo XIII y principios del XIV, en parte por el embargo papal al comercio, pero también por la existencia de

rutas alternativas a través de los dominios mongoles. Cuando el Imperio Mongol se vino abajo, el comercio europeo con los puertos del Mediterráneo oriental en manos musulmanas se reanudó, y proseguiría a gran escala durante los siglos XIV y XV. Por ejemplo, en los años 1440 el importante comerciante y financiero francés Jacques Coeur, cuyo dinero ayudó a pagar la reconquista de Normandía frente a Inglaterra, negociaba directamente con Alejandría en Egipto, y también con Siria. Pero su caso fue excepcional, y en su mayor parte el comercio con el mundo musulmán se realizaría, tal como se había realizado siempre, gracias a comerciantes italianos, especialmente venecianos. La llegada de los turcos no parece que afectara mucho al comercio oriental ni siquiera tras la caída de Constantinopla en 1453, puesto que Egipto fue y siguió siendo el punto focal del comercio de especias y otros bienes de lujo procedentes de Extremo Oriente. Irónicamente fueron los portugueses, y no los turcos, quienes perturbaron el comercio de especias tanto por el hecho de abrir una ruta marítima directa hasta la India en 1498 como por la ampliación de su poder naval sobre el comercio que se realizaba en el Océano Índico en los años siguientes.

Aunque el colapso del Imperio Mongol y las conquistas de los turcos otomanos y de Tamerlán crearon barreras a la penetración europea en Asia, se produjeron sin embargo contactos durante el siglo XV, con la India y con Asia Central, que ayudarían a mantener el recuerdo de las anteriores relaciones más íntimas, preparando así el camino a la reanudación de la implicación europea con Asia desde finales de siglo. El bávaro Johann Schiltberger, capturado en Nicópolis por los turcos en el año 1396, y capturado de nuevo por Tamerlán en Ankara en 1402, pasó los siguientes veinticinco años sirviendo a sus captores en varias zonas de Asia Central, Siberia, Egipto y Arabia antes de escapar en 1427. A su regreso, escribió un relato de sus experiencias que parece ser circuló ampliamente en forma manuscrita y fue impreso hacia el 1473: el dueño de uno de los manuscritos del siglo XV lo incluyó en un volumen junto con otras obras importantes sobre viajes, como las de Marco Polo, Mandeville y San

Brendan. Otro hombre que visitó Asia Central a principios del siglo XV fue Ruy Gonzales de Clavijo, a quien Enrique III de Castilla lo envió en 1403 como mensajero ante la corte que tenía Tamerlán en Samarkanda, y regresó a España en 1406. Estando en la ciudad de Sultaniyeh, antigua capital de los il-kanes de Irán, Clavijo tomó conciencia del comercio marítimo que se producía desde China hasta Ormuz, en el Golfo Pérsico, e incluso en esa fecha observó la presencia de genoveses y venecianos, y del comercio con puertos que seguían en manos cristianas, como Caffa, en Crimea, y Trebisonda, en el Mar Negro. En cuanto que fuente de información sobre Asia Central en una época de turbulencias, el relato de Clavijo tiene algo en común con los que fueron escritos en el siglo XIII en la época de las conquistas mongolas, y muestra también que su autor era un hombre con una considerable capacidad de observación.

Uno de los viajeros más notables e importantes del siglo XV en Asia fue el veneciano Nicolo Conti, quien salió de su patria en 1419 en un viaje hacia Siria que luego extendió a una extraordinaria serie de recorridos que le llevaron hasta la India, Ceilán, Sumatra, Java, Birmania, Malasia y finalmente de regreso a Tierra Santa a través del Océano Índico y el Mar Rojo, volviendo a Venecia en 1444. En el relato que hizo de sus viajes a Poggio Bracciolini, Conti habló de la riqueza de las islas de las especias de Oriente, perpetuó la descripción tradicional, aunque muy confusa de las tres indias, y afirmó que Catay, o China, que no había visitado, seguía siendo gobernada por el Gran Kan desde su capital de Pekín. Como la información de Conti pasó al conocimiento general y la cartografía de la época, es probable que fuera el responsable, junto con la anterior obra de Marco Polo, de algunas de las concepciones erróneas sobre Extremo Oriente mantenidas por Colón y otros exploradores a finales del siglo XV.

La búsqueda de un aliado oriental, rasgo importante de las relaciones europeas con Asia, y especialmente con los gobernantes mongoles de Irán, en los siglos XIII y principios del XIV, tuvo también una secuela en el XV. Una de sus formas de expresión fue el intento veneciano de conseguir la ayuda de los nuevos go-

bernantes de Irán frente a los turcos. Caterino Zeno fue enviado a Tabriz con este fin en 1471, y en 1474 hicieron lo propio Josafat Barbaro y Ambrogio Contarini. Ninguna de estas embajadas tuvo el menor éxito. Por otra parte, hay amplia evidencia de un interés continuado por la antigua leyenda del gobernante cristiano Preste Juan, cuyo reino se pensaba ahora que estaba en África. La búsqueda de Preste Juan tuvo mucho que ver con el intento de reunión de las iglesias latina y copta en el Concilio celebrado en Florencia en 1442; estaba detrás de la vuelta que dio por Europa el príncipe Pedro de Portugal entre 1428 y 1437, y también tras la visita ficticia que hizo a la tierra de Preste Juan en las indias, descrita en la obra literaria de Gómez de Santisteban publicada en 1515.

Estas consideraciones ayudan a explicar la esperanza de Enrique El Navegante, descrita por su biógrafo Azurara, de que su exploración de la costa occidental africana revelaría la presencia de potenciales aliados cristianos y ofrecería también una indicación del lugar que ocupaba la India en las ambiciones portuguesas del siglo XV. La clave puede encontrarse en la vaguedad, a la que ya nos referimos en un capítulo anterior, con la que se definían expresiones geográficas de uso común, y en particular los términos «Etiopía» y «India». Teniendo en cuenta la ignorancia casi completa que se tenía en Europa de la geografía interior y la organización política del continente africano, era totalmente razonable suponer que el reino cristiano de Etiopía, que se sabía existía en algún lugar de la parte oriental africana, pudiera extenderse en el continente de este a oeste. Para aumentar la confusión, a menudo se denominaba a Etiopía la India Media, formando parte del antiguo concepto de las tres indias que cubrían la gama geográfica desde África hasta Extremo Oriente. En este sentido, la India, en cuanto que destino distante y mal definido, fue probablemente un factor de los planes portugueses desde los principios mismos del siglo XV.

La bula del papa Nicolás V del año 1454, por la que concedía a los portugueses el derecho a todos sus descubrimientos *usque ad Indas*, es coherente con esta visión tradicional de la

India. Sin embargo, desde los años 1450 los portugueses empezaron a pensar en la India como un destino real al que podía llegarse por mar, pues desde esa época empezaron a consultar a expertos extranjeros, como Fra Mauro y Toscanelli, sobre el mejor camino a Oriente. Los portugueses conocían ya los viajes que en el siglo XIV se habían hecho por la costa occidental africana, y puede sospecharse que el cabo Bojador había sido traspasado mucho antes de 1434, al tiempo que la muy poco probable afirmación hecha por el hombre de negocios genovés Antonio Usodimare de que había conocido a un descendiente de uno de los hermanos Vivaldi cuando visitó África occidental en los años 1450 con una expedición portuguesa, sugiere al menos que seguía recordándose el intento de éstos de llegar a la India circunnavegando África en 1291.

En los años 1480 era incuestionable que Portugal estaba decidida a abrir una ruta marítima a la India y fue en 1487 cuando zarparon tres expediciones distintas pero estrechamente relacionadas: la de Fernando van Olmen a la zona occidental atlántica de las Azores, con la intención evidente de buscar la isla de Antilla, aunque también pudiera encerrar un intento de recoger pruebas sobre una posible ruta occidental a Asia; la de Bartolomé Díaz, que consiguió probar realmente que África podía circunnavegarse; y finalmente, la misión de Pero da Covilha al este. Covilha y su compañero Alfonso de Paiva fueron encargados de la doble tarea de intentar llegar al reino de Preste Juan en Etiopía y de buscar detalles sobre las rutas por las que las especies llegaban a Egipto desde Oriente. La historia de esa misión es controvertida, pero es probable que Paiva muriera en El Cairo, posiblemente tras visitar Etiopía. Covilha visitó Calcuta y Goa en la India, y probablemente también Sofala, en el África oriental, antes de regresar a El Cairo, y luego a La Meca, que en Europa se pensaba era un gran centro comercial además de lugar de peregrinaje. Finalmente fue a Etiopía, donde permaneció el resto de su vida, y allí lo encontró en 1520 Francisco Álvares, miembro de la primera embajada portuguesa que iba allí directamente y regresaría a Europa. Aunque Covilha no regresó

nunca a Portugal, es probable que las noticias sobre sus descubrimientos acerca de las pautas del comercio en el Océano Índico y sobre las fuentes de las especias obtenidas en los puertos de la India, llegaran hasta Portugal por medio de otros dos enviados portugueses, los judíos José de Lamego y Rabbi Abraham de Beja. Este último había salido de Portugal después de Covilha, posiblemente con la noticia de los éxitos de Bartolomé Díaz, y Covilha probablemente los encontró en El Cairo antes de ir a Etiopía para intentar solucionar el misterio de Preste Juan. De esta manera, el conocimiento tradicional de la existencia del comercio de especias de la India y la leyenda de Preste Juan contribuyeron de una manera muy directa a la investigación portuguesa de la ruta marítima a la India y también al viaje que en 1498 emprendió Vasco da Gama.

XIII. CONCLUSIÓN

PARECE EVIDENTE que, analizada con la ventaja de la visión retrospectiva, la expansión europea en el siglo XV marcó el inicio de una fase totalmente nueva de las relaciones de Europa con el mundo exterior. El descubrimiento, exploración, conquista y colonización del norte y el sur de América fueron notablemente distintos de todo lo que había sucedido antes. Los descubrimientos anteriores hechos en Norteamérica por los vikingos sólo habían tocado, por lo que sabemos hasta ahora, los límites del continente; casi con seguridad sus logros eran desconocidos por los que en el siglo XV navegaban por el Atlántico, y aunque hubieran sabido de ellos no habrían estado preparados para la inmensa y compleja realidad de América, o para el ajuste intelectual profundo a la idea de un mundo nuevo. Las fases de la expansión europea de los siglos XVI y XVII implicaron conquistas a gran escala de territorio americano y significaron también el inicio de transferencias de población europea continuadas y a gran escala. Había allí algo sustancialmente nuevo. La expansión ultramarina emprendida por Europa entre los años 900 y 1400 no se acompañó en general de las fases de conquista y asentamiento, con las significativas excepciones de Islandia y Groenlandia en el Atlántico Norte y de los estados cruzados creados en el Mediterráneo oriental y en Chipre. A ello habría que añadir los señorios establecidos en Grecia en el siglo XIII durante la época del imperio latino de Constantinopla, y las hazañas de la Gran Compañía Catalana a principios del siglo XIV. Pero de estos territorios, sólo Islandia y Chipre seguían en manos europeas a finales del siglo XV. Por la escasez de tierra conveniente, Islandia y Groenlandia sólo habían absorbido un limitado número de personas, mientras que las tierras de Siria y Palestina estaban ya densamente pobladas cuando llegaron los primeros cruzados: un gran

número de europeos las visitó como soldados, peregrinos o comerciantes, pero muy pocos se quedaron echando raíces permanentes. El paralelismo medieval más cercano con la conquista y asentamiento del norte y el sur de América procede de la propia Europa, con la colonización de las tierras eslavas de la Europa oriental y central y del Báltico, y la colonización de áreas como Gales e Irlanda en los límites occidentales del continente.

La expansión europea en Oriente durante los siglos XVI y XVII no llevó a la adquisición de amplias áreas territoriales, salvo la conquista española de Filipinas, pero estuvo marcada por la creación de imperios comerciales que se mantenían gracias a la supremacía naval en el mar, y a la toma de puntos estratégicos como Goa, Malacca y Macao. Sin embargo, la escala de las actividades europeas y el volumen de riqueza generado excedió con mucho a todo lo logrado por los comerciantes europeos en Asia en los siglos XIII y XIV.

Aun concediendo esto, podemos seguir argumentando que no fue excesivo el contraste entre la expansión medieval de Europa y la que se produjo durante los siglos XV y posteriores. Aunque los logros posteriores al 1500 fueron impresionantes, utilizando la expresiva frase de J.H. Parry no fueron sino «un descubrimiento del mar». Pudieron circunnavegar el mundo, y los viajes por el Atlántico y el Pacífico se volvieron rutinarios, aunque a menudo fueran empresas muy arriesgadas, pero faltaba mucho para la exploración de la tierra. Por ejemplo, aunque el Gran Cañón de Arizona fuera visto por uno de los oficiales de Coronado en el año 1540, la exploración de Norteamérica no se completó hasta principios del siglo XIX. De manera similar, la exploración portuguesa de las costas occidental y oriental de África no fue seguida inmediatamente por una ocupación a gran escala del territorio: también eso fue un rasgo del siglo XIX. A mediados del XIX, se desconocían totalmente rasgos básicos de África, como las fuentes verdaderas del Nilo y la geografía de una gran parte del continente al norte y al sur del Ecuador. En Asia, el imperio isleño de Japón, cuya descripción por Marco Polo había despertado el interés de Cristóbal Colón, seguía sien-

do prácticamente desconocido hasta que se abrió en los 1850 gracias al poder naval de Estados Unidos; y los viajes de Sir Marc Aurel Stein en China y Asia Central, a principios del presente siglo, fueron un intento deliberado de rehacer los pasos de Marco Polo de una manera que ningún europeo había podido hacer desde el siglo XIV.

Muchos estudiosos han observado el paso lento del ajuste intelectual de la Europa del siglo XVI a las consecuencias de los nuevos descubrimientos; incluso se dio una sorprendente falta de interés en el público letrado sobre el Nuevo Mundo. La consecuencia fue el mantenimiento de las ideas tradicionales, bien en la forma del uso continuado de los escritos científicos, como *De Sphaera Mundi* del siglo XIII, con la repetición de los relatos sobre las maravillas y razas monstruosas de Oriente. El mapa mundial trazado hacia el 1500 por Juan de la Cosa, quien había acompañado a Colón en su segundo viaje de 1493, incluía detalles tan habituales como Gog y Magog, y los *blennyae* de los desiertos de Libia, hombres que tenían el rostro en el pecho, como los antropófagos de *Olela*. Probablemente Juan de la Cosa lo hizo en parte como deferencia a la costumbre y para rellenar espacios en blanco, pero un ejemplo más completo de la conservación de las ideas antiguas puede encontrarse en la obra *Margari-ta Philosophica* de George Reisch, el confesor del emperador Maximiliano, texto escrito hacia el año 1496 y publicado en primera edición, a la que seguirían otras muchas, en 1503. Contenía muchas de las fantasías y leyendas habituales, y al mismo tiempo se esforzaba por omitir cualquier mención de los viajes portugueses del siglo XV. También en el siglo XVI hubo ejemplos de las maravillas orientales transferidas al Nuevo Mundo, en donde se les añadió otras nuevas, como la Fuente de la Juventud, el Dorado y las Siete Ciudades de Cibola. La combinación de hechos y ficción, y el escaso deseo de adecuar las ideas existentes a la luz de las nuevas informaciones recuerda mucho la manera en la que la Europa medieval veía el mundo.

La expansión medieval de Europa es un fenómeno que merece por sí solo ser estudiado, y las evidencias que se han presen-

tado bastan para demostrar que fue un movimiento complejo y persistente que implicó a una parte sorprendentemente grande de tierra del mundo durante un período muy largo de tiempo. Aunque no hubiera una conexión observable entre esto y la expansión ultramarina de los siglos XV y posteriores, seguiría siendo significativa. Pero tal como hemos visto, hubo estrechas conexiones entre los dos períodos y en múltiples niveles. La recuperación del comercio internacional en el siglo XI fue un poderoso incentivo a la expansión ultramarina, y siguió siéndolo a pesar del derrumbe económico de los siglos XIV y principios del XV, y de las barreras colocadas a los comerciantes europeos tras la caída del dominio mongol en Asia. El auge del poder turco pudo complicar esas ambiciones, pero no impidió que se llevaran a cabo mientras fue posible comerciar con los puertos de Siria y de Egipto. Algunos individuos europeos siguieron superando todas las dificultades y penetraron en Asia a considerable distancia. Un ejemplo de esto fue el viajero veneciano Nicolo Conti, mientras que los comerciantes genoveses Jerónimo di Santo Stefano y Jerónimo Adorno estuvieron en Calcuta, en la India, sólo uno o dos años antes de que llegara allí Vasco de Gama, en 1498. El deseo portugués de comerciar directamente con la India fue la ambición de un país pobre por encontrar fuentes nuevas de riqueza, y hacerlo a expensas de los musulmanes y los cristianos: en este sentido, los venecianos eran rivales de Portugal tanto como los musulmanes que controlaban las rutas comerciales de Egipto y el Océano Índico. Quizás la apertura de una ruta marítima a la India no fuera una prioridad inmediata para Enrique El Navegante ni para otros líderes portugueses de principios del siglo XV, pero es probable que la India estuviera en su mente tanto por la forma vaga en la que era definida como porque desconocían la gran distancia que habrían de recorrer por mar para llegar hasta ella.

Inicialmente, el interés de los portugueses por África fue la consecuencia de los vínculos comerciales tradicionales entre la Península Ibérica y el Norte de África, de los numerosos intentos anteriores de conquistar aquellos territorios en manos mu-

sulmanas, y del conocimiento de que existía oro en alguna parte del África occidental a la que los europeos no podían acceder por las rutas comerciales saharianas. En realidad no existió ninguna incoherencia fundamental en la política portuguesa del siglo XV con respecto al norte y el oeste de África. La exploración portuguesa de la costa de África, y toda su expansión hacia la India, puede verse también en los términos del ideal cruzado que había florecido, en diversas formas, desde el siglo XI. Lo mismo sucede con los viajes de Colón, quien podía estar impulsado por el deseo de ampliar los límites de la cristiandad. Tanto él como los portugueses se interesaron por buscar aliados contra el mundo del Islam, preferiblemente cristianos, como Preste Juan, a quien se le seguía buscando activamente a finales del siglo XV, pero también otros si era necesario: la carta credencial que llevaba Colón para el Gran Kan es un ejemplo de una política que tenía sus raíces en las misiones diplomáticas del siglo XIII.

Las técnicas de navegación y los barcos de los que disponían los exploradores del siglo XV en muchos aspectos apenas si mejoraban los de sus predecesores de los siglos XIII y XIV. El valor individual y la larga experiencia contaron tanto como los nuevos métodos. Los viajes realizados en el Atlántico durante el siglo XV no tuvieron una estrecha relación con los emprendidos por los vikingos en épocas anteriores, pero ciertamente estuvieron relacionados con los descubrimientos del siglo XIV de varios grupos de islas, como Canarias y Azores, y también con la creencia persistente en la existencia de otras islas, como Brasil y Antilia. Los rumores existentes antes de 1492 acerca de la existencia de una tierra a través del Atlántico, que fueron registrados en el siglo XVI por Las Casas, pueden deber algo a la visión retrospectiva, pero no cabe duda de que en el siglo XV había un gran interés por el Atlántico que fue muy anterior al primer viaje de Colón. Colón pudo ser el primer navegante, desde los vikingos, que cruzara realmente el Atlántico, pero es improbable que fuera el primero en intentarlo.

Por encima de todo, fue en la esfera de las ideas donde existió un vínculo estrecho entre la expansión europea del siglo XV y

la de los siglos anteriores. Sin ideas como la leyenda de Preste Juan, o el conocimiento previo de las características reales e imaginarias de la India, o la información sobre Oriente Extremo obtenida durante el gobierno de los grandes kanes, o el mantenimiento del ideal cruzado, la expansión de Europa en el siglo XV hubiera sido literalmente inconcebible. Visto sobre este telón de fondo, los motivos que adscribe Enrique El Navegante su biógrafo Azurara, representándolo como un cruzado de los últimos tiempos, parecen comprensibles y probablemente no se alejan de la verdad. La contribución hecha a la expansión de Europa por el movimiento intelectual del Renacimiento italiano es tenue y difícil de definir, pero Italia hizo una contribución muy importante a los descubrimientos del siglo XV por la larga experiencia de sus navegantes, constructores de barcos, cartógrafos y fabricantes de instrumentos, y gracias a los recursos económicos y a la perspicacia empresarial de sus comerciantes y banqueros. Resulta totalmente apropiado que el Nuevo Mundo fuera descubierto por un genovés y que le diera nombre un florentino.

Pese a toda la importancia que en el futuro tendría el Nuevo Mundo, puede afirmarse que la expansión medieval de Europa terminó como había empezado, con el continente de Asia. Había empezado en los siglos XI y XII con la penetración de los cruzados y comerciantes europeos en los bordes occidentales de Asia en Siria y Palestina, y había proseguido en los siglos XIII y XIV con los viajes que hicieron comerciantes, misioneros y enviados a Mongolia, la India y China. Muchos de los viajes de descubrimiento del siglo XV, bien hacia el oeste por el Atlántico, o hacia el sur rodeando África y hasta el Océano Índico, tenían Asia como destino último. Tanto Colón como Cabot esperaban encontrar la tierra del Gran Kan, y tras ellos vinieron otros que buscaban un paso más breve a Oriente bien a través de América o rodeándola. Cuando en 1535 Jacques Cartier encontró que su camino hacia Occidente se veía estorbado por los rápidos del río St. Lawrence, donde más tarde estaría la ciudad de Montreal, le dio el nombre de *Sault La Chine*, los Rápidos Chinos. Cien años más tarde, en 1634, un *coureur des bois* francés, Jean Nicolet, fue

enviado hacia el oeste para investigar los rumores acerca de un gran mar tierra adentro desde el que un ramal conducía a Asia, y los informes de pueblos de piel amarilla que sólo podían ser chinos y vivían en sus orillas. Cuando Nicolet llegó a Green Bay, en el lago Michigan, pensó que los riscos que tenía delante debían ser la línea costera de China, desembarcó y se puso una túnica de seda china. Pero no salió a saludarle ningún dignatario chino, sino la tribu de indios locales. Sin el saberlo, en cierto sentido Jean Nicolet fue el último de los enviados europeos ante los grandes kanes, cuyos caminos habían cruzado Asia en los siglos XIII y XIV, y cuyos sucesores ayudaron a abrir las rutas marítimas hacia Oriente y el Nuevo Mundo durante el siglo XV.