

LOS CONTACTOS TRASATLANTICOS DECISIVOS, COMO PRECEDENTES DEL VIAJE DE COLON

P O R
DEMETRIO RAMOS

I. LOS RETORNOS

En el planteamiento del tema de los contactos trasatlánticos precolombinos suelen superponerse dos cuestiones distintas: una, la posibilidad de que a lo largo de los tiempos algunas embarcaciones occidentales llegaran de verdad al Nuevo Mundo; otra, que así pudieran introducirse sucesivas entregas culturales. El primer hecho —la llegada de naves— lo consideramos no sólo posible, sino inevitable, pues desde que el hombre del Mediterráneo se vinculó al Océano al navegar el Estrecho, la propia naturaleza terminaría por arrastrarle, aunque no lo pretendiera. No podemos borrar tan fácilmente ni las tormentas, ni los vientos ni las corrientes.

Si hoy están fuera de toda duda los contactos transpacíficos, ello sería ya un motivo de cautela para no obstinarnos en negarles en el Atlántico, afirmando que en estas orillas los hombres fueron menos marineros por el hecho de haber permanecido deshabitadas las de la Madera, pues estas islas —como las Azores— estaban fuera de la deriva de los vientos que llevaban hacia Occidente, que en cambio permiten explicar el temprano poblamiento de las Canarias. Y si el hombre llegó a poblar las Canarias, ello quiere decir que no se resistió a la aventura del mar. Otros, tras los primeros, hubieron de seguir el mismo camino, pues si la boca del Estrecho permaneció abierta y se navegó en busca de las

Casitérides, ¿por qué razón no había de navegarse también hacia Canarias, cuando el circuito de circulación oceánica lo hacía más fácil? Puede pensarse, es cierto, que porque aquí no existían minerales de estaño, pero si este razonamiento sería inválido para la época anterior y posterior a la búsqueda del estaño, también en ese caso tal marginación sólo sería admisible después de que lo hubieran comprobado, lo que siempre obligaría a admitir viajes exploratorios. Es cierto que en Canarias no se han encontrado vestigios de un comercio fenicio, tartésico o romano —aunque esto sea ya más discutible—, pero ello no quiere decir que cada una de estas culturas no hubiera intentado buscar aquí lo que no encontró o lo que no insistió en encontrar, precisamente porque las naves no volvían, si las que se aventuraron a ello no regresaron, arrastradas hacia el interior del Océano.

a) *Las condiciones naturales para el tránsito, los ejemplos de posibilidad y los indicios de efectividad*

Sobre este espacio de Canarias actuaban las condiciones naturales que podían forzar al tránsito del Océano sin que fuera necesario el propósito de ir mar adentro. Para nuestro caso es suficiente que fuera accidental y esporádicamente. Si las huellas del paso de gentes se encuentran en América —ahí están los indicios arqueológicos ofrecidos por el Prof. Alcina¹, los testimonios romanos que allí han aparecido², las representaciones humanas de rasgos negroides³ o los síntomas de personajes civili-

¹ José Alcina Franch: *El formativo americano a la luz de los posibles influjos recibidos por el Atlántico*, en el «I Simposio Internacional sobre posibles relaciones precolombinas», donde amplía anteriores trabajos, sistematizados ya en su estudio: *Origen trasatlántico de la cultura indígena de América*, «Revista Española de Antropología Americana» (Madrid), vol IV (1969), págs. 9-64.

² José García Payón: *Una cabecita de barro de extraña fisonomía*, «Boletín del Instituto de Antropología e Historia» (México) núm. 6 (1961); Robert Heine Geldern: *Ein römischer Fund aus dem vorkolumbischen México*, «Osterreichischen Akademie der Wissenschaften» (Viena), número 16 (1961), págs. 117-119.

³ Luis Pericot: *África y América. El problema de sus posibles con-*

zadores surgidos de las costas del golfo de México⁴—, ello obligaría a pensar en algo más que en una posibilidad. Al menos, las condiciones objetivas de que estas arribadas pudieron suceder en la inmensa dimensión de los tiempos, no lo descartan.

Y que era posible llegar allí, lo creemos suficientemente demostrado, y más tras al excelente aporte del Prof. Marco Dorta, que ha presentado repetidos ejemplos de navegaciones históricas

tactos precolombinos, publicación del Instituto de Estudios Africanos. Madrid, 1963; Alexander von Wuthenau. *Representations of negroids*, «Actas y memorias del XXXVI Congreso Internacional de Americanistas» (Sevilla), tomo I, págs. 109-110.

⁴ Mucho antes de que se pensara en fundamentos arqueológicos, el ámbito mexicano fue ya motivo de concreta presunción. Un personaje tan atento a coleccionar noticias y testimonios como Sarmiento de Gamboa, que residió en México durante dos años, antes de pasar al Perú en 1557, recogió en la *Segunda parte de la Historia General llamada Indica*, que escribió a fines del siglo xvi una noticia que merece la pena recordar. Sarmiento comienza por aludir al supuesto fabuloso y pintoresco de que «Ulises, después de la expugnación de Troya, navegó en puniente, y quiso probar su ventura por el mar Atlántico, océano por donde agora venimos a las Indias, y desapareció, que jamás se supo después qué se hizo», tomando tal conseja de Pedro Antón Beuter —a quien cita—, que publicó en Valencia, en 1546, la *Primera parte de la crónica general de toda España*, saqueando la *Crónica general* de Florian de Ocampo. Y agregaba Sarmiento que «este Ulises, dando crédito a lo dicho, podemos deducir por indicios que de isla en isla vino a dar a la tierra de Yucatán y Campeche, tierra de Nueva España, porque los desta tierra tienen el traje, tocado y vestido grecesco de la nación de Ulises, y muchos vocablos usan griegos y tenían letras griegas. Y desto yo he visto muchas señales y pruebas. Y llaman a Dios *Teos* », deducción que extraía —ya lo sabemos— del vocablo introducido por los misioneros. Con todo, a pesar de esta confusión, nos demuestra que intentaba explicar su perplejidad. Pero si esta parte citada carece del menor fundamento, sí tiene interés lo que añade a continuación, como prueba de convicción, pues dice: «Oí también decir, pasando yo por allí, que antiguamente conservaron éstos [indios] una *áncora de navío* como en veneración de ídolo, y tenían cierto Génesis en griego, sino que disparataba a los primeros pasos. Indicios son bastantes —concluía— de mi conjetura sobre lo de Ulises » Despojando todo este relato de las malparadas ocurrencias, la mención del *áncora* no deja de ser curiosa, aunque bien pudo pertenecer a una embarcación española que naufragara por los años de la conquista. Vid. Pedro Sarmiento de Gamboa: *Historia de los Incas*, edic. Emece, Buenos Aires, 1947, págs. 98-99.

que alcanzan tierras americanas desde la zona de Canarias, incluso tratando de evitarlo, con naves y dotaciones que, a pesar de poder maniobrar, no consiguieron eludir los impulsos de los vientos, que si bien eran excepcionales, no tenían el carácter de tormentas irresistibles⁵. ¡Cuánto más podrían producirse esos arrastres cuando los medios de maniobra eran mínimos o todavía elementales o cuando el hombre antiguo podía creer que tras una isla había otra!

En qué medida esas arribadas, que es forzoso admitir en épocas precolombinas, pudieron introducir entregas culturales, es otra cuestión. Ello depende de la actitud de la sociedad receptora y también de la situación en que pudiera encajar el elemento infiltrado. El trasplante masivo, claro es, no es admisible, pero la reiteración en circunstancias receptoras también diversas, forzosamente hubo de promover efectos no siempre desdeñables. El caso de la supervivencia de Alvar Núñez Cabeza de Vaca y de tantos más, podrían servir de banco de prueba mínimo —dada su transitoriedad—, siguiendo con ello un método semejante al ofrecido por el Prof. Marco Dorta en cuanto a las navegaciones⁶.

Si creemos que es preciso admitir que esas arribadas forzosas se dieron ya en épocas remotas, nosotros vamos a ofrecer por lo menos testimonios que permiten aceptar que se produjeron en tiempos ya próximos al descubrimiento, con la singularidad de que tales pasos pueden ser comprobados desde nuestra orilla.

b) *La posibilidad de retorno, en lo que cree la investigación más reciente*

Por lo pronto, la reiteración de llegadas —distanciadas en el

⁵ Enrique Marco Dorta. *Viajes accidentales de Canarias a América*.

En «I Simposio sobre posibles relaciones trasatlánticas precolombinas». Santa Cruz de Tenerife —Las Palmas, 1970

⁶ Alejandro de Humboldt en su *Examen critique de l'Histoire de la Géographie du Nouveau Continent*, tomo I, pág. 123 y sigs, hizo referencia a similares navegaciones forzadas, de barcos que en el siglo XVIII traficaban entre las distintas islas Canarias y se vieron arrastrados a América.

tiempo, como también debieron ser distantes en la localización de la arribada— había de tener fatalmente una variante, cuando la técnica marinera pudo contar con embarcaciones que permitieran la maniobra: que quien llegara al otro lado del océano en virtud de lo fortuito, pudiera evitar la captación, el quedar atrapado hasta consumirse, es decir, que retuviera, con el deseo de *retorno*, la posibilidad de intentarlo y que, al fin, alguien consiguiera volver. Ese regreso inauguraría, de verdad, lo que hemos venido llamando «contactos», pues hasta entonces la relación únicamente había consistido en un «tacto», sin la reciprocidad que supone ya el efecto de la vuelta. De ese retorno se derivaría, al fin, el *descubrimiento*.

Curiosamente, pues, el *tacto* más superficial que el Viejo Mundo pudo hacer, lo que sería una fugaz visita, había de tener —en contraste con el *alojamiento* para siempre de todas las anteriores— una trascendencia inmensa: el volcamiento, el contacto definitivo. De aquí que tengamos que otorgar a este hecho el máximo valor y que le califiquemos de contacto trasatlántico *decisivo*.

El profesor Manzano, en su importante libro sobre la gestión de Colón en España⁷, ya nos adelantó —lo que compartimos decididamente— que su proyecto de viaje de descubrimiento se basaba en una rotunda convicción de la existencia de determinadas tierras al occidente del Océano, cuya localización sabía exactamente, a una distancia que conocía —a 750 leguas de la isla del Hierro— aunque tales tierras él no las hubiera visto. Este era su «secreto», lo que en «puridad» llegó a confesar a quien, por ese motivo, creyó en su proyecto y se transformó en su colaborador más firme y constante. Superó así el profesor Manzano las distintas vías por las que se creyó accedió Colón al propósito del descubrimiento: la de la puesta en práctica de las ideas de Toscanelli, que fueron de especial consideración concretamente para Angel Altolaquirre⁸; la de su genial elaboración,

⁷ Juan Manzano: *Cristóbal Colón: siete años decisivos de su vida, 1485-1492*. Madrid, ediciones Cultura Hispánica, 1964.

⁸ Angel Altolaquirre: *Cristóbal Colón y Pablo del Pozzo Toscanelli*. Madrid, 1903. Se ratifica en *La carta de navegar atribuida a Cristóbal Colón por Mr. de la Ronciere*, Madrid, 1925, y en las notas con que ilus-

en virtud de un proceso intelectual, resultado del conocimiento y estudio de toda la literatura científica antigua y de la época, de los cálculos astronómicos y de los libros de viajes, como el de Marco Polo, todo lo cual es increíble⁹, y por último la que

tró las *Décadas*, de Herrera, en la edición de la Academia de la Historia, tomo II, Madrid, 1934. Como prueba de la polarización de la investigación sobre este punto vid. Henry Vignaud: *La lettre et la carta de Toscanelli sur la rute des Indes par l'Ouest*, París, 1901, y también *Memoire sur l'authenticité de la lettre de Toscanelli du 25 de juin 1474*, París, 1902, siempre en contradicción de los supuestos que Altolaguirre quiso fundamentar, pues ese tema —admitir o descartar la influencia que pudo ejercer Toscanelli en Colón—, parecía ser lo medular. Confr. Gustavo Uzielli: *Toscanelli, Colombo e la leggenda del Piloto*, «Rivista Geográfica Italiana» (Roma), IX, cuad. I (1902); sobre la polémica suscitada por la tesis de Vignaud, vid. Henry Cordier: *Henry Vignaud*, «Journal de la Societé des Americanistes» (París), XV (1923), págs. 1-17, y Charles E. Nowell. *The Toscanelli letters and Columbus*, «Hispan. Amer. Historical Review», XVII (1937), págs. 346-348.

⁹ Se impone cada día más claramente la presunción de que sólo tardíamente Colón logró apoyar en muchos de los autores, que se creía manejó, sus concepciones, basadas inicialmente en una interpretación de las noticias que poseía. Un documento publicado por Louis-André Vigneras como apéndice a su estudio *Etat des études sur Jean Cabot*, «Congresso Internacional de Historia dos Descobrimentos», Lisboa, 1961, nos confirma en ello. Se trata de una carta del mercader John Day, cuyo destinatario —según su examen— es Colón, y en la que corresponde a su interés por saber las novedades de los viajes de Caboto desde Bristol. En esta carta le dice también que no puede remitirle el libro de la *Inventio Fortunata*, que escribiera Nicholas de Lynn, por no haberlo llevado consigo, aunque «el otro de Marco Paulo y la copia de la tierra que es fallada le enbio». Resulta sorprendente que en 1497 todavía estuviera pendiente Colón del libro del viajero veneciano, lo que no es inadmisibles, pues el mismo ejemplar que se conserva en la biblioteca colombina, con apostillas del descubridor y del P. Gorrício, sólo es la edición abreviada latina, reeditada por Francisco de Pepuriis. Por cierto, la *Inventio Fortunata* la cita Las Casas en el lib. I, cap. XIII de su *Historia de las Indias*, como obra en la que se mencionaban islas en el Atlántico, cita que en la *Historia* de D. Hernando se hace, al referirse a los textos que su padre consultó, aunque se la alude en forma harto curiosa, trocado su título en autor —«Juvencio Fortunato narra»—, evidentemente por error de Ulloa, al traducir el texto que Las Casas leyó en original. Por lo que se ve, en 1497 tampoco Colón había visto todavía tal obra. Con estas pruebas que ofrece la carta de Day se de-

pretendía reconocer en su plan la consecuencia de un predescubrimiento personal, en lo que tanto y tan vivamente insistió Ulloa¹⁰.

La tesis del *piloto desconocido*, que anteriormente ya fue motivo de atención —como conjetura— por tantos autores, basándose en la consideración de la sospecha de Fernández de Oviedo y en las más rotundas afirmaciones de Gómara y Las Casas —redondeadas por Garcilaso—, ha sido revalorizada por el profesor Manzano, y —por lo que sabemos— con gran cantidad de pruebas, en el libro que tiene a punto de publicar. Las presunciones de la historiografía reciente —no sólo la portuguesa—, como lo vemos en Vigneras¹¹ y en Quinn¹², contarán, pues, con conclusiones decisivas, sobre lo que ya dejó apuntado Las Casas cuando aludía al origen del plan colombino: que entre «los que de aquellos tiempos somos venidos a los principios, era común, como dije, tratarlo y platicarlo como por cosa cierta, lo cual creo que se derivaría de alguno o de algunos que lo supiesen . », como

rumba, por lo tanto, el supuesto de que Colón basó su proyecto descubridor en una elaboración teórica, que se asentaba en el estudio de textos científicos y relatos de viajes. Y si esta tesis se desvanece, por lo menos en el caso de estas dos obras, la de los informes previos se robustece como única solución.

¹⁰ Luis Ulloa: *Historia universal: América*, de la edit. Gallach, Barcelona 1932, donde compendia anteriores trabajos dedicados al tema, como el que tituló *Cristophe Colomb catalán. La vraie genèse de la découverte de l'Amerique*. Maisonneuve, 1927.

¹¹ Vigneras [9], en la carta que firma John Day, dirigida al almirante, le dice, después de relatarle el viaje de Caboto que «se presume cierto averse fallado e descubierto en otros tiempos el cabo de la dicha tierra por los de Bristol que fallaron el brasil [la que llamaron isla Brasil, frente a Irlanda] como dello tiene noticia V S^a, la qual se dezia la yslandia de Brasil, e presúmese e créese ser tierra firme la que fallaron los de Bristol». Como se ve, el mercader amigo de Colón hace clara mención de su concreto conocimiento de esos viajes previos.

¹² David B Quinn: *Etat present des études sur la redécouverte de l'Amerique du xv^e siecle*, «Journal de la Société des Americanistas» (París), LV (1966), págs 343-382, tomando en consideración las investigaciones de Sofus Larsen, concretadas en *La découverte de l'Amerique vingt ans avant Christophe Colomb*, «Journal de la Société des Americanistes» (París), XVIII (1926), págs. 75-89.

menciona «que los indios vecinos de aquella isla tenían reciente memoria de haber llegado a esta isla Española otros hombres blancos y barbados como nosotros, antes que nosotros no muchos años»¹³.

c) *El aumento del ritmo de arribadas y el de posibles retornos: el punto de partida y el de regreso han de ser distintos*

Por lo pronto, estamos ya ante un hecho —el del contacto decisivo— de alguien, llámese como quiera, que en virtud de circunstancias fortuitas, traspasó la anchura del Atlántico, llegó a tierras americanas, y pudo regresar. Pero lo que nosotros vamos a examinar es la posibilidad de que este retorno no fuera el único, es decir, que más de un barco que alcanzara costas ultratlánticas pudiera reponerse del azaroso desvío para retomar la vuelta. Con ello, para ser consecuentes de su efecto, habremos de relacionar la nada casual aparición de supuestas islas míticas en el fondo del Atlántico, puesto que las leyendas con que se las revistió sería una forma de explicar su contenido paradisiaco, dada la desnudez de sus habitantes, sobre todo si quien retornaba tuvo sólo oportunidad de verles a distancia. Un estudio de textos que nos fijen la cronología de esas nociones y un cotejo con su reflejo cartográfico sería particularmente útil. Ciertamente, antes tendríamos que superar el frío esquema racionalista que aún persiste, empeñado en ver el proceso de los descubrimientos atlánticos descompuesto en tres elementos o fases: la leyenda, la experiencia —o búsqueda de lo legendario— y, al fin, la consecuencia científica¹⁴, pues quizá no todo lo que consideramos fabuloso merezca esta sencilla caracterización, al menos en lo que lo motiva.

Si es cierto que las posibilidades del ritmo de arribadas, al otro lado del Atlántico, se incrementan a partir del momento en que se intensifica la navegación a lo largo de la orilla euroafricana —pues a mayor número de barcos más posibilidades de

¹³ Las Casas: *Historia de las Indias*, lib. I, cap. XIV.

¹⁴ Quinn [12], pág. 346.

arrastres—, también es lógico que esta escala creciente de llegadas determine igualmente un paralelo de eventuales retornos.

Para intentar avanzar de alguna manera en el problema que nos planteamos, debemos establecer un fundamento de reflexión que pueda servir como asidero. Y el único en el que no puede haber discrepancia es éste: que la nave que fuera arrastrada hacia las regiones occidentales del Océano, hubo de alcanzar en su retorno forzosamente un punto distinto del que fue su base de partida, pues tanto la deriva como el tornaviaje han de ajustarse a la mecánica de los vientos y corrientes que se mueven en torno del anticiclón de las Azores. El viaje de ida, por consiguiente, ha de fijarse sobre una latitud inferior a estas islas, donde las «brisas» que soplan al O.-SO. pueden alcanzar una fuerza, incrementando la constante del alisio, a la que una nave, en las condiciones en que se navegaba en el siglo xv, no pudiera sustraerse. Por consiguiente, si en esa época, cuando se navegaba hacia la costa africana, lo hacían pegándose al litoral, únicamente cabe que ese arrastre se produjera navegando desde Africa a Europa —porque entonces habían de adentrarse, separándose de la costa—, a menos que se tratara de una embarcación que hubiera tenido que apartarse, porque fuera proa a las Canarias occidentales. En cualquier caso, el ámbito más propicio para la deriva coincide siempre con estas islas, tanto si se procede del Sur, como de la Península. De aquí que el Alonso Sánchez de Huelva pueda ser tan verosímil, como también esas otras borrosas figuras de quienes llegaban al Archipiélago procedentes de Guinea ¹⁵.

Que la latitud en que se produjo el arrastre a que se vio forzada la nave en que logró regresar el informante de Colón fue

¹⁵ Las Casas, lib. I, cap. XIV, habla de una nave que saliendo de España se dirigía a Flandes o Inglaterra; Gomara alude a aquella «que trataba en Canarias y en la Madera». Esta es la versión en la que Garcilaso el Inca encaja a Alonso Sánchez de Huelva: *Historia general del Perú*, part. I, lib. I, cap. III. El empeño más decidido en pro de este personaje, en Baldomero de Lorenzo y Leal: *Cristóbal Colón y Alonso Sánchez o el primer descubrimiento del Nuevo Mundo*, Jerez, 1892, donde reúne las distintas versiones de las fuentes, como lo ha sistematizado también Francisco Morales Padrón.

ésta, es evidente, puesto que el pensamiento colombino tiene muy presente esta realidad, según se rastrea en el relato de Don Hernando, pues al hablar de cómo pudo germinar en su padre la idea del viaje a las costas asiáticas, al referirse a todos los rumores que circulaban en los ámbitos marineros, dice que «de todas estas cosas supo también valerse el Almirante, que vino a creer por sin duda que *al Occidente de Canarias* y de las islas de Cabo Verde había muchas tierras»¹⁶, como más adelante, tratando de las conjeturas que se hacían, dice que «por esta razón y otras análogas puede ser que mucha gente de las *islas del Hierro, de la Gomera* y los Azores asegurasen que veían todos los años algunas islas»; como líneas más abajo, refiriéndose al supuesto de la isla Antilia dice que «ninguno la colocaba más de 200 leguas al Occidente *frente a Canarias* y a la isla de los Azores»¹⁷. Más adelante, al tratar del rumbo del viaje descubridor, anota que «muchas veces les había dicho [su padre a la tripulación] que no esperaba tierra hasta tanto que no hubiesen caminado 750 leguas al *Occidente de Canarias*»¹⁸. La referencia a las Canarias, como se ve, es el común denominador, aunque parezca paliarse ese supuesto único con alternativas. Por eso Las Casas dice sin ambages que Colón «siempre tuvo en su corazón, por cualquiera ocasión o conjetura que le hubiese venido, que habiendo navegado *de la isla de Hierro* por este mar Océano setecientas y cincuenta leguas, pocas más o menos, había de hallar tierra»¹⁹.

Que en el Almirante no se trataba de meras conjeturas, sino de algo muy fundamental, nos lo dice también Las Casas al escribir «que sin alguna duda podemos creer que por otra ocasión [refiriéndose al piloto que dice llegó a morir en Madera] o por las otras, o por parte dellas, o por todas juntas, cuando él [Colón] se determinó, tan cierto iba de descubrir lo que descubrió y hallar lo que halló, como si dentro de una cámara con su propia

¹⁶ Hernando Colón: *Historia del almirante*, edic. Madrid, 1932, tomo I, capítulo V, pág. 43.

¹⁷ Hernando Colón [15], I, cap. IX, pág. 72.

¹⁸ Hernando Colón [15], I, cap. XXI, pág. 167.

¹⁹ Las Casas: *Historia de las Indias*, lib. I, cap. XXXIX.

llave lo tuviera»²⁰; como vuelve a repetirlo en otra parte: «como si este orbe tuviera metido en su arca»²¹.

La cuestión, como se ve, que nos plantea Las Casas —y evidentemente con razón— no es ya si Colón tuvo una información o un solo indicio basado en el retorno de una nave, sino si estos indicios fueron más de uno, aspecto en el que creemos no se ha reparado, por conformarse cada investigador con una solución única para explicar el misterio de la motivación colombina.

Si tenemos en cuenta —volviendo al hilo inicial de nuestro razonamiento— que, como dijimos, una nave que se viera arrastrada al Occidente nunca podría alcanzar directamente, en su retorno, el punto de partida, resulta claro que la sensación que pudiera quedar latente de ese viaje azaroso fuera doble. Así es cómo resulta perfectamente claro lo que se lee en Don Hernando y cómo las aparentes alternativas, lejos de ser contradictorias, se nos aparecen ajustadas a la lógica: «al occidente de Canarias y de las islas de Cabo Verde», «de las islas del Hierro, de la Gomera y los Azores», «al occidente, frente a Canarias y a la isla de los Azores».

¿Hubo, pues, más de un viaje de retorno? Esto es lo que creemos, pues también es lo más lógico, puesto que si uno pudo volver, por la misma razón pudieron regresar más, ya que las exclusivas no cabe pensar que estuvieran previstas en los designios de la providencia. Y esta diversidad no viene a crearnos ninguna complicación, como pudiera creerse si nos dejamos guiar por las apariencias; antes al contrario, ello nos resolvería no pocas de las dificultades con las que se tropieza el historiador en este campo colombino, puesto que así no sólo resultarían compatibles los distintos *indicios* de pilotos desconocidos —entre los que se veían obligados a optar los investigadores, excluyendo a los demás—, sino que también se nos clarificaría la razón por la cual, quien ya había presentado en Portugal un plan, decidido a tomar la empresa, sintiera la necesidad de contrastar luego opiniones, «tomar lengua y aviso», como según Alonso Gallego²², en sus de-

²⁰ Las Casas [13], lib. I, cap. XIV.

²¹ Las Casas [13], lib. I, cap. XXVIII.

²² *Pleitos colombinos*, edic. EEHA, Sevilla, 1964, tomo VIII, pág. 339.

claraciones en los pleitos, dice que Colón buscó en su visita a la Rábida. Y es que, por encima del relativo valor de un retorno —que con excesiva precipitación suele llamarse «predescubrimiento»—, lo que merece la máxima ponderación es la clase de consecuencia que el mismo pudiera determinar, es decir, cómo se interpretaron las noticias que ese retorno puso en circulación.

d) *La interpretación de lo que llegó a ser visto: la fase de lo sorprendente; la fase de identificación mítica y la detectadora del mundo asiático*

Así, antes de tratar de los presumibles retornos, que creemos se produjeron, parece necesario hacer alguna consideración sobre las ideas que sería posible adquirir de los que pudieron regresar, y los efectos que crearían esas navegaciones, aplicando un método de confrontación, de acuerdo con el contramolde que necesitamos identificar. Por lo pronto, debemos descartar el supuesto de una interpretación común y uniforme. Las condiciones en que los marineros afectados arribaran a las islas y tierras americanas influirían decisivamente en ello. Puestos en la circunstancia de tal navegación imprevista, lo normal es que una buena parte de la tripulación tendría que perecer de sed o de hambre, dada la falta de provisiones con que serían sorprendidos por la deriva forzada. Llegarían únicamente los mejor dotados físicamente o los que, en virtud de la tensión psíquica —pues las resistencias humanas son imprevisibles cuando pesa la responsabilidad— pudieron sobrevivir. Pero, en todo caso, de esos pocos —y limitadas en número eran ya las tripulaciones— quizá sólo alguno alcanzaría la playa indiana con cierta consciencia. Días y días sobre el mar y empujados a lo ignoto, su perplejidad e incertidumbre, si no el pánico, limitaba sus reacciones, dirigidas primordialmente a superar las carencias vitales. Si entraron o no en contacto con los indios, es otra cuestión. Un caso bien concreto le tenemos en el viaje de Caboto de 1497, quien después de recorrer, durante un mes, una parte del litoral norteamericano —según el relato de Day que estudió Vigneras— sólo por indicios pudo creer «ser la tierra poblada», pues no llegó a ver a nadie. Así, es comprensible que algunos se librasen de tal riesgo,

pues los indígenas no estarían a lo largo de todas las costas. Y aunque así fuera, si por un lado los únicos supervivientes tratarían de evitar todo contacto, también los nativos —víctimas de paralela perplejidad— estarían recelosos de tan inopinada aparición²³. De no ser así, sólo un contacto amistoso podía salvarles.

En estas condiciones, cabía emprenderse la nueva aventura del retorno, apresuradamente, antes de que tal trato se deteriorara. La situación en que se hallara la nave y la posibilidad de un aprovisionamiento preventivo, permitirían intentarlo, si los supervivientes se encontraban con capacidad para ello. La empresa de la vuelta no era sencilla, pero de los que llegaran a iniciarla, alguien pudo coronarla con éxito si les acompañaba la suerte de encontrar el rumbo de los vientos favorables. Pero —y ahora topamos ya con lo fundamental—, ¿qué ideas podrían arrastrar tras esa inopinada aventura?

Lógico es creer que, para unos, lo visto no pasaría de ser una o varias islas desconocidas, simplemente, sin más trascendencia; para otros lo visitado tendría una especial interpretación, poco menos que maravillosa²⁴. De aquí nacerían en una segunda fase

²³ Tómese, como ejemplo, la soledad que, a causa de la perplejidad indígena, encontró Colón en el que llamó «Puerto de la Mar de Sancto Tomás» en la Española y, en contraste, la gran multitud que se acumuló, una vez que se rompió el recelo por la intervención de los indios que el Almirante llevaba en su nave Las Casas lo relata así (libro I, cap LVI), tomándolo del diario: «Mandó salir [el Almirante] dos hombres de las barcas en tierra, para ver si había población, porque *desde la mar no se parecía*», lo que quiere decir que los nativos, temerosos, no se dejaban ver. Los enviados descubrieron un poblado, pero después de internarse un tanto, y sin duda, al retirarse para dar el aviso de lo que vieron, algunos indios —pocos— les siguieron, a los que sorprenden los españoles. Las Casas cuenta así el lance: «Vueltos [los enviados], dijeron que había una población grande, un poco desviada de la mar. Mandó remar el Almirante las barcas hacia en derecho de donde estaba [hacia el poblado desierto] y, llegando cerca de tierra, vieron unos indios que venían a la orilla de la mar, y puesto que al principio parecían tener temor, pero diciéndoles los indios que [Colón] consigo traía que no temiesen, *vinieron tantos, que parecían cubrir la tierra* » Como se ve, el ejemplo es bien ilustrativo.

²⁴ La sensación de asombro trasciende a cada paso en el *Diario* de

—o se reforzarían— los supuestos de islas fabulosas, tal como se refleja en lo que tan fácilmente calificamos de cartografía fantástica: Antilia, San Brandan, Siete Ciudades, Brasil, etc.

Pero estas adscripciones, más que producto de la propia navegación, serían el resultado acumulativo de esas novedades inconcretas. Y las calificamos así porque nunca pudieron ser confirmadas, bien porque —como es lógico— los protagonistas, hombres sencillos, no se sintieron tentados a repetir, premeditadamente, la aventura por su cuenta, o ya porque ello fuera imposible, por fallecimiento, lo que es bien presumible tras el agotador esfuerzo, por fallo físico o como resultado de fiebres tropicales de que se vieran afectados, pues si pocos pudieron llegar al otro lado, menos lograrían regresar y menos aún sobrevivir. Y ese o esos marineros dolientes, que normalmente no sabrían escribir, apenas dejarían tras de sí otra cosa que la versión de una aventura marinera por islas desconocidas, de las muchas que podrían circular. De aquí que las noticias no pasaran de ser flotantes nociones indeterminadas, referidas, más que al hecho en sí, al lugar en que se situaban. Todo dependía, pues, de quien, con otra mentalidad, llegara a interpretarlas.

Mas si, para quienes quisieran interpretarlas o traducirlas a algo más concreto, la identificación se diversificaba en esas distintas adscripciones —Antilia, Brasil, Siete Ciudades, San Brandan—, nada tiene de extraño que alguien se atreviera a saltar a una distinta adivinación. ¿Podría tratarse de la antepuerta de las Indias o del mismo Cipango? Este fue el supuesto al que llegó Colón. Su intuición parece lógica. Si se creía que entre la Europa Occidental y el fin del Asia mediaba la extensión del Océano y al fondo del mismo se había topado con islas o tierras, ¿no habían de ser éstas las del extremo asiático? El interpretador —Co-

Colón, donde las descripciones maravillosas se repiten una y otra vez. Véase, sobre la misma región antes citada de la Española, esta estampa que traslada Las Casas (lib. I, cap. LVI): «En esta comarca toda parecían montañas altísimas que parecían llegar al cielo, que la isla de Tenerife dicen que era nada en comparación dellas en altura y hermosura; llenas de verdes arboledas, que era diz que una cosa de maravilla y estaba tan verde como si en Castilla fuera por mayo o por junio, puesto que las noches tenían catorce horas »

lón en este caso— transformaba lo visto, según la noticia que le llegaba, en base de certeza de lo que podía suponer, mientras el marinero se contentaba simplemente con la idea concreta de lo visitado: unas islas oceánicas, más lejanas.

Así, pues, del mismo modo que creemos que no pocas embarcaciones, aunque distanciadas en el tiempo, fueron arrastradas sucesivamente a tierras americanas, también creemos que debe admitirse que fueron varias las que excepcionalmente lograron regresar, puesto que el mar nunca pudo ser una fosa insalvable, al menos por accidente. Pero si la influencia que pudiera ejercer la arribada a ultramar quedaba condicionada especialmente por las actitudes de la sociedad asumiente, en el caso de los retornos las limitaciones procedían sobre todo del protagonista, que para comenzar no era un hombre de empresa y luces, sino un rudo marinero, y que además no sabía de dónde venía²⁵, ya que todo su horizonte informativo se refería al recuerdo de los temporales, a las privaciones sufridas, sin pasar más allá de la visión de una o más islas desconocidas y misteriosas, bagaje no demasiado convincente, cuando de tantas y tantas consejas estaba repleta la vida de la mar. Además, al terror sufrido por el riesgo de su suerte al alcanzar tierra americana, se uniría, al regreso, el temor de que quisieran ser utilizados sus servicios para dar con las islas visitadas. Y que esta limitación existió, nos lo demuestra el propio Las Casas, pues al relatar lo que se decía de unos marineros que llegaron a una isla desconocida en el Océano, dice que, vueltos a Portugal, contaron lo que habían visto «esperando recibir mercedes del infante»; pero como sin duda se les exigieron más noticias de las que podían dar o, temerosos de ser empleados en una tentativa para dar con lo que decían, se volvieron más cautelosos en su relato, «a los cuales diz que

²⁵ Según lo recoge Sena Barcelos, *Subsidios para a historia de Cabo Verde e de Guinea*, tomo I, pág. 56, una nave que de Guinea regresaba a Santiago de Cabo Verde se adentró más a occidente por mal cálculo del piloto y, cuando se cruzó con ella otra carabela portuguesa, supo que se hallaba a 150 leguas de las Cabo Verde, creyendo estar ya entre ellas. Si en este error tan grueso podía incurrir un piloto, en 1513, habituado ya a un tráfico regular, calcúlese lo que podría suceder a naves arrastradas fuera de su rumbo y por ámbitos desconocidos.

maltrató y mandó que volviesen; pero el maestro y ellos no lo osaron hacer, por cuya causa, del reino salidos, nunca más a él volvieron»²⁶.

Por lo pronto, tenemos el contramolde de las interpretaciones que se sucedieron, cuya primera fase, justamente, es la del terror, que demasiado fácilmente hemos atribuido a un genérico «terror medieval», si no lo derivamos de rumores tan remotos como los de los tiempos cartagineses. La segunda fase —en la que ya debemos ver la huella de algún presumible retorno con determinado efecto— la fijamos en el siglo XIV, como permite suponerlo la bula pontificia que habla de la isla Antilia. Es la etapa de la identificación fantástica. La tercera corresponde al siglo XV, en la que los síntomas vienen a imponernos no uno sino varios regresos; y si persiste una interpretación semejante, no es tanto porque continúen inalteradas las ideas provocadas por esas noticias o experiencias, sino porque cuando se ha llegado a creer en algo más que en islas, los fracasos obtenidos en las ocasiones en que se pretendió dar con ello, les obligaron a acogerse a la versión ya tradicional²⁷, que se veía respaldada —además— por la erudición y el saber de la época.

II. SOBRE UN RETORNO, PRODUCIDO HACIA 1451, DETERMINANTE DE LA PRIMERA EXPEDICIÓN TRASATLÁNTICA EN POS DE LAS INDIAS

Para hacer alguna luz en un tema que cuenta con bases documentales tan leves, hemos de apelar al recurso que se nos proporciona por los síntomas de reflejo —lo que llamamos método de contramolde—, pues lógicamente no puede creerse que un

²⁶ Las Casas, lib. I, cap. XLII

²⁷ De aquí que, al persistir la tradicional vaguedad a la que se apela en las fórmulas de cancillería, tal como lo vemos en los documentos de Santa Fe, que hablan —sin ninguna mención concreta a las Indias— únicamente de «islas e tierras firmes en las mares oceánicas», Henry Vignaud en su *Histoire critique de la Gran Entreprise de Cristophe Colomb*, París, 1911, y especialmente Charles de la Roncière: *La carta de Cristophe Colomb*, París, 1924, llegaron al absurdo de sostener que Colón trató de descubrir fundamentalmente —al partir para su primer viaje— islas oceánicas.

retorno, con noticias concretas, podía caer en el vacío. Y si encontramos expediciones que inexplicablemente se montan con una gran ambición, es decir, no como tímida o caprichosa tentativa, para buscar algo, ello nos impone que tal empresa es el efecto de una causa determinante²⁸, que cabe comprobar de acuerdo con los mismos síntomas que la búsqueda ofrece. Si las conclusiones que se obtienen se ven respaldadas por otros testimonios indicativos que hablan de tal realidad, podremos creer que estamos en una vía de certidumbre. No tendremos, ciertamente, el viaje fortuito a la vista, con sus detalles y su protagonista —cosa explicable, porque hay que dar por descontado que se trataba de un humilde patrón que hacía un viaje rutinario—, pero sí su evidencia, cuando un hombre de prestigio y categoría —capaz para tal empresa—, y no un simple aventurero, se lanza al mar para aprovechar aquella experiencia casual.

²⁸ Que tales expediciones no tuvieran más motivo que la intuición es lo que hizo que resultaran increíbles los alcances que creyó advertir en ellas J. Cortesão en *The Precolumbian discovery of America*, «The Geographical Journal» (Londres), tomo LXXXIX (1937), págs. 29-42, tratando de tres viajes portugueses a América: el de Teive —del que ahora hablaremos— hasta el banco de Terranova; el de Telles —de quien trataremos más adelante—, y el de Dulmo, que se perdió en el mar. Vignaud también se fijó en estos viajes en sus *Etudes critiques sur la vie de Colomb avant ses découvertes*, París, 1905, págs. 22-25, del mismo modo que Fortunato de Almeida, *La découverte de l'Amerique. Pierre d'Ailly et Christophe Colomb. Les voyages des Portugais vers l'Ouest pendant le xv^e siècle*, Coimbra, 1913, y Francisco Fernandes Lopes en su estudio *Colaboração portuguesa no descobrimento da America não brasileira* (publicado en la *Historia da expansão portuguesa no mundo*, de C. M. Baião, Lisboa, tomo II, 1940, págs. 331-358), aunque matizando mucho las conclusiones. Rotundamente contrarios a los puntos de vista de Cortesão fueron G. R. Crone: *The alleged precolumbian discovery of America*, «Geographical Journal» (Londres), tomo LXXXIX (1937), páginas 455-460; Roberto Almagia, que parecía imbuido de un criterio nacionalista, en su obra *I primi esploratori dell'America Gli italiani*, Roma, 1937, págs. 45, 426-29; Charles E. Nowell: *The Columbus Question. A survey of Recent Literature and Present Opinion*, «The American Historical Review» (Nueva York), XLIV, núm. 4 (1939), págs. 803-822, y también Samuel E. Morison: *Portuguese voyages in the Fifteen Century*, Cambridge, Harvard Univ. Press, 1940, págs. 21-29 y 43-48.

a) *La expedición de Teive, un intento de repetir un viaje fortuito: el cambio de rumbo y la entrada en el Sargazo*

Tales condiciones concurren en la expedición de Diego de Teive, de hacia 1452 que, organizada por el infante don Enrique, tiene la ventaja de algunos asideros documentales, contando, además, con un estudio serio, como el realizado por Cortesão²⁹. De ella habla también Don Hernando Colón, cuando, al referirse a todas las consejas que pudo conocer su padre antes de concebir su proyecto, menciona algo de este viaje que —aunque parece intencionadamente desdibujado en su alcance, al decir que se hizo en busca de la fantástica isla de las Siete Ciudades—, le es imposible silenciar, por haber salido a relucir en las declaraciones de los pleitos que los Colón sostuvieron con la Corona. Y así dice que realizó una entrada hacia Occidente «cierto Diego de Tiene [por Teive], cuyo piloto, llamado Pedro de Velasco³⁰, natural de Palos de Moguer... dijo al Almirante en Santa María de la Rábida, que salieron de Fayal y navegaron más de ciento cincuenta leguas al Sudoeste. .»³¹.

²⁹ Jaime Cortesão: *A viagem de Diogo de Teive e Pero Vázquez de la Frontera ao Banco de Terranova em 1452*, «Arquivo Histórico da Marinha» (Lisboa), núm. 1 (1933), además del trabajo ya citado [28], y también en *Génesis del descubrimiento: Los portugueses*, Barcelona, *Historia de América*, de la edit. Salvat, 1947, págs. 684-700. Como planteamiento genérico, vid. Gustavo Cordeiro Ramos: *Die Azorische Inseln und die Erschliessung der Neuen Welt*, «Ibero Amerikanisches Archiv» (Hamburgo-Berlín), III, núm. 2 (1939), págs. 81-105.

³⁰ En la *Historia del Almirante don Cristóbal Colón*, escrita por su hijo Don Hernando, a Pero Vázquez se le llama Velasco, que era la forma en que se latinizaba este apellido en la época, este es uno de los detalles que permiten suponer que las notas de Colón en que se basara su hijo estaban escritas en latín.

³¹ Hernando Colón: *Historia del Almirante* [16], cap. IX, tomo I, páginas 74-75. No deja de ser curioso que todos los casos que se refieren en este capítulo se presentan solo como motivos que animaron al Almirante, por la esperanza de encontrar en el camino «alguna isla o tierra de gran utilidad, desde la que pudiera continuar su principal intento» (página 67) y no, en cambio, como indicios de que las costas asiáticas estuvieran tan próximas como quería suponerse. Así se explica que la expedición de Teive se mencione despojada de su verdadero objetivo y

Por lo pronto, ese rumbo —al Suroeste—, es decir, adentrándose en el Océano, resultaría ya demasiado extraño, sobre todo cuando podía emprenderse tal viaje desde Madera, si sólo se buscaba ponerse en determinada latitud, si no es que se pretendía, además, penetrar en profundidad, aprovechando la ventaja de ser las Azores el archipiélago que se encontraba más al interior del Océano, con casi 10° de diferencia en longitud Oeste sobre las Canarias. Por consiguiente, forzoso es reconocer aquí un intento de entrar muy lejos.

Ahora bien, una expedición a vela —como las de entonces— que partiera de Fayal, antes de poder emproar al Suroeste, necesariamente había de navegar a rumbos entre el Este y Sur, hasta encontrar los alisios. ¿Cómo, pues, en la versión que nos ha llegado de la *Historia* de Don Hernando se dice que, desde las Azores, «navegaron más de ciento cincuenta leguas al Sudoeste», si ello es imposible? La explicación de esta aparente anomalía cabe obtenerla leyendo el texto paralelo de Las Casas —que tuvo a la vista el manuscrito de Don Hernando—, donde se relata el viaje en forma que permite comprender la realidad de esta expedición, pues escribió: «habían partido de la isla del Fayal, y anduvieron 150 leguas por el viento lebechio, *que es el viento Norueste*». Se nos cita, como se ve, dos vientos que, aunque son opuestos, los superpone —pues el *lebechio* es el viento del Este y, por lo tanto, nunca puede identificarse con el Noroeste; ello, pues, evidencia que el manuscrito de la *Historia* de Don Hernando que utilizaba el dominico hablaba de dos rumbos y que no supo descifrar lo que podía decir: «anduvieron 150 leguas por el viento lebechio [empujados por el levante], *después de navegar con el viento Norueste*», es decir, después de haber ido, impulsados por éste, primero al Suroeste, hasta encontrar el alisio.

relacionada con una de esas islas supuestas. Se trata de contribuir al empeño no solo de agigantar el mérito de su padre, sino de ofrecer una versión de exclusiva realización, la que necesitaron sostener en los pleitos para evitar cualquier merma en los derechos discutidos. Por esta razón, todos los casos que se citan son superfluos y de escasa valoración, salvo este del informe de Pero Vázquez, que si no podía ser omitido, por haber sido mencionado en varias declaraciones, así se desvaloriza en lo que era sustancial.

La mención de los dos vientos por Las Casas nos está dando, pues, los dos rumbos, aunque él los confundiera. El dominico, al no entender el original, respetó lo que creyó leer en él, mientras que Ulloa prefirió, al traducirlo, simplificar lo que veía confuso, con lo que mutiló la primera parte del viaje³². La aclaración que, por la confrontación de textos podemos hacer, no sólo nos restablece lo que faltaba, sino que nos permite también descubrir una prueba patente de la intencionalidad de la expedición, que sólo podía realizarse así gracias a una previa experiencia, que evidencia un arrastre anterior del que pudo ser víctima una nave al llegar a la latitud de los alisios. Con ello, por consiguiente, podemos reconstruir en esta parte la peripecia inicial del viaje que determinaba la expedición de Teive, cuyos pasos procuraba repetir fielmente. Por consiguiente, no se trata de una expedición que se monta por una intuición, sino de una repetición, que busca algo —ello es evidente— visto en un viaje accidental, del que pudo ser protagonista una nave que desde el Fayal se dirigía a Guinea³³.

De esta forma se nos hace igualmente patente que la profundización hacia el Oeste tuvo que ser mucho mayor que esas «más de ciento cincuenta leguas», pues si llegaron a *más*, quiere decirse que las ciento cincuenta leguas son una cifra notoriamente rebajada. Tal parece evidente, pues, si tomamos la media de lo recorrido en los diez días primeros de la navegación de Colón, esa distancia se cubrió en cinco días, con lo que sería inconcebible que tan pronto renunciaran a continuar por aquel rumbo

³² Se trata, como se ve, de otro error del traductor que publicó la *Historia*, de Don Hernando, semejante al que padeció en el caso de la *Inventio Fortunata* —tal como lo leyó Las Casas en el original, y como lo transcribe en el libro I, cap. XIII—, que en la *Historia*, de Don Hernando, se convierte en un autor, al decirse *Juvenio Fortunato narra*.

³³ Cortesão, que creyó que el viaje de Teive fue montado por un mero deseo promotor [28], no advirtió este síntoma clarísimo de que se estaba guiando por una experiencia previa, pues si se trata de repetir es obvio que hay un viaje accidental cuyas circunstancias procura reproducir. Así pues, los pasos de Teive nos reconstruyen, como contramolde, ese viaje desconocido. Queremos aprovechar esta oportunidad para dejar constancia de nuestro agradecimiento al doctor Enrique Marco Dorta, con quien provechosamente discutimos este punto

premeditado, cuando después prolongaron tanto la navegación por otras latitudes. Es más, si sabemos que cambiaron de rumbo ante el temor que les suscitó la continuidad del sargazo, calculando por el límite en que le encontró Colón, habrían necesitado recorrer no 150, sino algo más de 200 leguas. Y como no puede creerse que se sintieran tan preocupados por la acumulación de hierbas sino después de comprobar su continuidad, al menos durante un par de jornadas, tenemos que admitir que llegaron a colocarse a los 29° de latitud, donde ciertamente el sargazo tiene su mayor dimensión, penetrando, por lo tanto, hasta los 40° de longitud O., después de cubrir en tal dirección unas 290 leguas. Entonces sí que es comprensible el viraje que dieron. Pero nótese que, si primero cambiaron del Suroeste al Oeste, estaban siguiendo justamente el camino que siguió Colón. ¿Y no es esto harto sintomático? ¿Qué podía buscarse por allí?

b) *La remontada de Teive y su significado: se cree en tierra continental*

Que la expedición no era una simple intentona caprichosa, de nuevo nos lo demuestra el hecho de que, al no atreverse a seguir entre el sargazo, cambiaron de rumbo «y al tornar —dice Don Hernando— descubrieron la isla de Flores, a la que fueron guiados por muchas aves...», después, caminaron tanto al Noroeste, que llegaron al cabo de Clara, en Irlanda, por el Este...»³⁴. Tal relato —que repite Las Casas, parafraseándole— nos evidencia mucho más de lo que puede leerse, pues ese retorno hacia las Azores, es decir hacia la base de partida, para luego continuar, resulta incomprensible. Por consiguiente, lo que se desprende es que, al marginar el sargazo, remontaron en latitud, con lo cual, al salir del ámbito de los alisios, se vieron favorecidos —como Colón a la vuelta de su viaje— por vientos que les permitieron, en la latitud de las Azores, topar con la isla Flores. Pudieron

³⁴ En la edición príncipe en italiano de la *Historia*, de Don Hernando, se dice aquí «che presero il capo di Chiara in Irlanda per Loeste», aunque claro es, como leyó Las Casas en el original castellano, este cabo hubieron de tomarle al Este, como lo retocamos, pues debe tratarse de otra errata que se le deslizó a Ulloa.

dominar la situación y fue entonces cuando —prosiguiendo su intento— «caminaron tanto... que llegaron al cabo de Clara, en Irlanda [teniéndole] por el Este; en cuyo paraje hallaron recios vientos del Poniente, sin que el mar se turbara, lo que juzgaron podía suceder por alguna tierra que le abrigase hacia Occidente». Con mayor claridad que en el texto de Don Hernando, Las Casas dice que no se atrevieron a continuar el viaje en busca de la tierra así presentida, en términos que dejan fuera de toda duda el propósito que llevaban, pues lo explica así: «lo cual no prosiguieron *yendo para descubrilla*, porque era ya por agosto y temieron el invierno»³⁵.

Ahora bien, si esta expedición se monta para llevar a cabo un descubrimiento rumbo al Suroeste, es decir, buscando tierra frente a Canarias y, a causa del temor que les suscita la extensión del sargazo, *remontan* y, tras el descubrimiento de la isla de Flores, siguen aún mucho más al Norte, hasta ponerse al Oeste de Irlanda, es evidente que no se trata de una empresa de objetivo limitado, sino que lo que se cree tener delante es algo tan extenso que, si juzgan no poder buscarlo frente a Canarias, según el rumbo con el que salen, tratan luego de hallarlo a lo largo de un tan amplio arco como para subir a las islas Británicas³⁶. Con-

³⁵ Las Casas: *Historia de las Indias*, lib. I, cap. XIII.

³⁶ Esta expedición de Teive se ha querido ver como motivada por las supuestas noticias de la *Ixola Otinticha* que figura en el mapa de Andrea Bianco, de 1448, al Suroeste de Cabo Verde, de cuya consignación en esta carta —sin que en otra anterior se la hubiera mencionado—. dedujeron Yule Oldham y Batalha Reis una llegada fortuita a las costas del Brasil. No es nuestro propósito discutir este punto, pero sí nos sentimos en la necesidad de evidenciar que ninguna relación puede existir con el viaje de Teive. El hecho de que figure esa isla en una carta de 1448 quiere ya decir que esa presunta arribada al Brasil tendríamos que suponerla anterior. J. Cortesão en *O designio do Infante e as explorações atlânticas até a sua morte*, que forma parte de la *Historia de Portugal*, de Damião Peres, así como en *Los portugueses*, del volumen sobre la *Génesis del descubrimiento*, Barcelona, 1947, trató en efecto de sostener ese hallazgo de la costa brasileña, y, para apoyar el indicio único que ofrecía este dato del mapa de Bianco, alegó la expedición de Teive, en la que quiso ver su consecuencia, al mismo tiempo que relacionaba con la arribada a la *Ixola Otinticha*, para fijar la fecha en la que pudo ser avistada, una mención de Antonio Galvão

secuentemente, todos estos indicios inclinan, objetivamente, a convenir que se pensaba en algo más que islas, es decir, en una tierra continental que, dadas las concepciones de la época, había de ser el extremo asiático. Y tal planteamiento sólo es comprensible de haber sido promovido por un retorno que hubiera costado en tal sentido tierras americanas, aunque no fuera seguida su continuidad. La misma *remontada* desde el mar del Sargazo hasta el paralelo de la isla de Flores, demuestra que tenían noticia del camino de regreso, como es lógico.

Huellas de que ese retorno existió, las tenemos en el mismo relato de Don Hernando —basado en las notas de su padre—, que repite Las Casas en su *Historia*, donde leemos que la expedición de Teive fue motivada porque «en tiempo del infante Don Enrique de Portugal, con tormenta corrió un navío que había salido del puerto de Portugal y no paró hasta dar en ella [la isla de las Siete Ciudades]», para agregar que, cuando regresaron, el maestre y los marineros terminaron por escapar del país, por no querer volver a buscar lo que habían hallado, que claro es, si se interpreta como la isla de las Siete Ciudades, es porque así lo leyó en el libro de Don Hernando. Esta falta de información concreta explica que, cuando «algunos salieron de Portugal a buscar esta misma [isla] que por común vocablo llaman Anti-

en su *Tratado dos diversos e desvairados caminhos*, Lisboa, 1563, donde se dice que, según las opiniones que había oído, una embarcación portuguesa, que fue arrastrada por una tempestad, descubrió en 1447 la isla de las Siete Ciudades. Pero si esta mención no parece que pueda relacionarse con una tierra vista tan al Sur —todos los mapas medievales que representan esta isla la sitúan de las Azores al Norte—, tampoco creemos que la exploración de Teive pueda considerarse como motivada por ese presunto hallazgo meridional, pues la *Ixola Otinticha* la representó Bianco al Suroeste de Cabo Verde, y no es lógico que fuera en su busca una expedición que salió de las Azores sin dirigirse a Cabo Verde. Tampoco concuerda con la afirmación de Cortesão —que nos parece forzada, para apoyar su tesis del anticipo del descubrimiento del Brasil— el rumbo que tomó Teive después de su retroceso, justamente en dirección contraria, hacia el Noroeste. Todo ello obliga a pensar que las noticias que movieron a Teive corresponden a una arribada a las Antillas y a su correspondiente retorno, por la vía de los vientos del Oeste, en cuyo regreso volvieron a ver más tierras. Quizá la tradición que menciona Antonio Galvão se refiera a este hecho.

lla»³⁷ —refiriéndose concretamente a la expedición de Teive—, quedaran cortos en la penetración del Océano³⁸.

Está en lo cierto Quinn cuando, al referirse a esta penetración desde las Azores, dice que «es verdaderamente la primera exploración seria del Océano»³⁹, puesto que se realizó a lo largo de un amplio arco y en función de una interpretación que no puede ser dudosa. El relato de Diego Gomes de Sintra, uno de los marinos que tuvo a su servicio el Infante, nos lo demuestra; pues dice que Don Enrique «desejando conhecer as regiões afastadas do Océano occidental, se acaso haveria ilhas ou *terra firme* além da descrição de Ptolomeu, enviou caravelas para procurar terras»⁴⁰. El hecho de que se hable tan claramente de «terra firme» evidencia que las noticias llevadas por la nave que retornó fueron interpretadas no sólo como islas, sino también como capaces de crear la convicción de que las costas continentales asiáticas estaban allí.

Y que eso es lo que creían, nos lo prueban varios testimonios

³⁷ Las Casas, lib. I, cap. XIII, igual en Don Hernando, cap. IX.

³⁸ No es nada extraño que quedaran cortos, dada la dificultad en calcular las distancias en longitud. Incluso en informaciones que pretenden ser puntuales y que se hacen en condiciones no anormales, prevenidos para registrar lo que se fuera encontrando, es decir, en viaje preparado para descubrir, los errores que frecuentemente se aprecian son asombrosos. En la carta de Day que estudió Vigneras, de la que trataremos más adelante, al relatarse lo que descubrió Caboto, traslada que «el cabo más cercano a Yrlanda está a I^m DCCC millas al houest del cabo Dursel que es en Yrlanda». A este propósito, comentó Vigneras, que si Caboto calculaba las distancias en millas romanas (de 1480 metros), como lo hacían la mayor parte de los navegantes en la época, 1.800 millas significaban 1.440 millas náuticas. Sin embargo, la distancia entre Irlanda y el cabo al que se refería alcanza 2.050 millas náuticas. Ante este ejemplo bien concreto cabe comprender también que —con una información tomada en circunstancias poco normales, y más si los que volvieron, para cubrirse del riesgo, prefirieron situar su recorrido por ámbitos más próximos— Teive luego pudiera quedarse corto en su penetración.

³⁹ David B. Quinn [12], pág. 363.

⁴⁰ *As relações dos descobrimentos da Guiné e das ilhas dos Açores, Madeira e Cabo Verde*, traducción al portugués de Gabriel Pereira, «Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa», 17 serie (1898-1899), páginas 265-293

que aparecen en los pleitos colombinos, al aludirse a las conversaciones que tuvo con Colón el piloto Pedro Vázquez. Alonso Vélez, alcalde de Palos, en efecto, declaró que «Martín Alonso [Pinzón] llevó aviso de Pedro Vasques de la Frontera, que avía ydo a descubrir esta tierra [se refiere a las Indias] con un Ynfante de Portugal y dezia que por cortos la avían errado y se avían engañado por las yervas que avían hallado en el golfo de la mar, y dixo al dicho Martín Alonso que cuando llegasen a dichas yervas . *que siguiesen la vía derecha* porque hera ynposible no dar en la tierra.. porquel dicho ynfante de Portugal [en su tiempo, quiere decirse] por no hazerlo erró la dicha tierra y no llegó »⁴¹.

Según la declaración de Fernando Valiente, el piloto Pero Vasques de la Frontera «avía ydo una ves a fazer el dicho descubrimiento», es decir, el de las Indias, y que a Colón y a Pinzón y a toda la gente animaba en Palos para que «fuesen aquel biaje, que avían de fallar tierra muy rrica»⁴². Ello lo confirma otro testigo, Alonso Gallego, cuando asegura que «Pedro Vázquez de la Frontera, como persona que avía sydo criado del Rey de Portugal, tenía notiçia de la tierra de las dichas Yndias»⁴³ y que por ello, Pinzón «en casa de Pedro Vázquez de la Frontera» hubo de prometer, antes de emprender el viaje, que ni él ni sus parientes «avíamos de bolver a Palos hasta descubrir tierra»⁴⁴. Si tal seguridad quiso poner el viejo piloto de la expedición de Teive, los testimonios de Alonso Vélez sobre él —«que avía ydo a descubrir esta tierra»—, de Fernando Valiente —que «avía ydo una vez a fazer el dicho descubrimiento»—, y el de Alonso Gallego —que «tenía notiçia de la tierra de las dichas Yndias»— no pueden ser más concluyentes. Y para que así fuera, para que pudiera decirse que «tenía notiçia» e insistiera en un rumbo determinado, forzoso es admitir algo más que una simple presunción, máxime cuando Don Hernando y Las Casas hacen esa referencia

⁴¹ *Pleitos colombinos*, edic. de Antonio Muro Orejón, con la colaboración de Florentino Pérez-Embid, José Antonio Calderón Quijano, Francisco Morales Padrón y Tomás Marín Martínez. Sevilla, EEHA, tomo VIII, 1964, pág. 258.

⁴² *Pleitos colombinos*, VIII, pág. 301.

⁴³ *Pleitos colombinos*, VIII, pág. 339.

⁴⁴ *Pleitos colombinos*, VIII, pág. 341.

a la nave que poco antes fue arrastrada por una tormenta y pudo regresar.

He aquí, pues, una huella bien visible de un retorno, que debe ser fijado antes de 1452, de una nave portuguesa que hubo de ser arrastrada hacia tierra americana, concretamente a la altura de las Canarias, de donde logró volver remontando en latitud, quizá a la vista de las Bermudas, motivo por el cual resulta explicable que, fracasado el tanteo frente al Hierro, lo intentara Teive luego más al Norte. Por lo menos, el contramolde de esta expedición lo hace patente.

III. LA CONSOLIDACIÓN DE LA IDEA ERUDITA DE LA LEJANÍA Y LA CONSECUENTE INTERPRETACIÓN DE NUEVAS NOTICIAS EN LA ETAPA DE 1462: ISLAS OCEÁNICAS

El fracaso de Teive a todo lo largo del arco atlántico, de los 29° a los 51° latitud Norte, forzosamente hizo retroceder las ideas que se habían llegado a forjar. Resulta totalmente lógico que las tierras que hubiera visto ese desconocido piloto fueran interpretadas, con ciertas dudas, como asiáticas. Creer que a esa conclusión sólo pudo llegar Colón, sin que a nadie más —ni siquiera a alguno de los colaboradores del infante Don Enrique—, se le hubiera ocurrido antes, es totalmente absurdo. Pero un fracaso tan rotundo debió imponer un replanteamiento, es decir, la vuelta a la aceptación de la dimensión de la circunferencia terrestre, que estaba establecida científicamente, haciendo retroceder la extensión de las tierras asiáticas y, por lo tanto, ampliando la del Océano. Por eso, el recuerdo de aquellas noticias que vemos en la donación de Alfonso V y en la referencia que conoció Colón, se contrae a islas: la de las Siete Ciudades o Antillia. Este es el momento en el que puede ser cierto lo que dice Pérez-Embid cuando alude a las tentativas autorizadas por la Corona portuguesa hacia el interior del Atlántico, considerándolas como «búsquedas hechas un tanto al azar, arriesgando muy poco, y sin esperar de ellas casi nada, por si acaso lograban traerle noticia cierta de cualquier isla»⁴⁵.

⁴⁵ Florentino Pérez-Embid: *Los descubrimientos en el Atlántico hasta*

a) *La donación a João Vogado*

En las condiciones dichas, ¿qué consecuencias podía tener otro regreso de una nave arrastrada al Occidente? La que vemos en la concesión que, diez años después de aquel rotundo fracaso, en 1462, se otorga por Alfonso V de Portugal a João Vogado ⁴⁶ para crear una jurisdicción sobre islas atlánticas que él creía poder hallar. Esta concesión no puede ser caprichosa, y creemos que en ella hay que reconocer, sobre todo después del fiasco anterior, un nuevo retorno, que ahora ya sólo sirve para considerar que debía admitirse al menos la existencia de islas ignotas.

Si en la donación a João Vogado se dice que «nuevamente se han hallado islas, las cuales aún no están pobladas, [y que] según la carta de navegar son llamadas la una de Lovo, la otra Capraria» ⁴⁷, y que Cortesão —basándose en el mapa de Perato de 1456— puede convenir que simplemente se trata de nombres que tuvieron dos de las Azores que, por transporte, creían pendientes de localizar; en cambio la movilización en busca de ignotas islas, que es capaz de provocar esta confusión, forzosamente hay que atribuirle a un retorno, sucedido por estas fechas.

b) *La donación en favor del Infante Don Fernando*

Debe considerarse que no cabe atribuir el motivo de esa decisión en favor de Vogado a una mera ilusión suya, pues una prueba de que hay un motivo verdaderamente serio la tenemos en la donación que el 29 de octubre de 1462, el mismo año de la concesión a Vogado, hace el rey portugués en favor de su hermano el infante Don Fernando. En efecto, en ella se menciona ya que

el tratado de Tordesillas, Sevilla, EEHA, 1948; obra en la que el autor se polariza concretamente en los descubrimientos a lo largo de la costa africana.

⁴⁶ Ramos Coelho: *Alguns documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas*. Lisboa, 1892, pág. 28.

⁴⁷ Eduardo Brazão: *Les Corte Real et le Nouveau Monde*, «Revue d'Histoire de l'Amerique française» (Montreal), XIX, núms. 1-3 (1965), donde se ofrece canevas de situación muy minucioso.

la isla que se le confía la vio Gonçalo Fernandes, de Tavira, cuando regresaba del río de Oro, encontrándose al oesnorueste de las Canarias y Madera, y que por serle el tiempo contrario no la pudo alcanzar. Y se agrega que el infante «ja a mandara buscar por certas sinais que dela lhe deram», y que «queria outra vez mandar buscar»⁴⁸. Tan repentina preocupación por las islas oceánicas, acumulándose en el mismo año las concesiones al infante y a Vogado, obligan a pensar que ese Gonçalo Fernandes había regresado con informaciones tales —y no como supone Cortesão sobre un islote volcánico capaz de aparecer y desaparecer— que fueron capaces de provocar una reanimación de las ideas que, tras el fracaso de 1452, se interpretan cautelosamente, para admitir únicamente la existencia de islas ignotas. Gaspar da Naia considera que, situando Gonçalo Fernandes tan inciertamente al ONO. de Canarias y Madera, es decir, muy adentrado en el Océano, lo que pudiera haber visto, correspondería a las actuales Bermudas «cujo aspecto e características peculiares, diferentes das de todas as ilhas do Atlântico então conhecidas, constituiriam os *certos sinais que dela lhe deram*»⁴⁹. Creemos que está en lo cierto, pues sólo así se comprendería esa donación a Vogado de islas deshabitadas que se suponían más allá de las Azores.

IV. NUEVAS NOTICIAS EN 1472-73 Y LA TENTACIÓN A APARTARSE DE LA IDEA ERUDITA: LA CONSULTA A TOSCANELLI Y EL PLAN DE TELLES

Nada sabemos sobre lo que llegaron a intentar el infante o Vogado —si es que algo realizaron—, pero el hecho de otro retorno, ahora otra vez bien patente, tenemos que reconocerle por los años de 1472 o 1473. La evidencia de una inusitada desazón atlántica que surge en la corte de Lisboa poco después de esa fecha, así lo señalan. Síntomas de esa desazón asiática renacida los te-

⁴⁸ *Alguns Documentos* [46], pág. 32. Vid. también Damião Peres. *Historia dos descobrimentos portugueses*. Porto, 1943, t. I, pág. 164.

⁴⁹ Alexandre Gaspar da Naia. *Cristobal Colón instrumento da politica portuguesa de expansão ultramarina* Lisboa, 1950, pág. 11.

nemos en la gestión del canónigo Martins acerca de Toscanelli, personaje que había llegado a ser considerado como «el continuador de la labor que en esta misma rama del saber realizó Ptolomeo»⁵⁰ ¿Por qué habrá de buscarse entonces un replanteamiento científico sobre la distancia a que podían situarse las tierras asiáticas y el Cipango?⁵¹ Nada permite explicarlo si no es por el hecho de que un nuevo retorno hubiera permitido deducir la existencia, al menos, de un cordón de islas, una de las cuales se consideraba excesivamente extensa para ser catalogada en paralelo con las demás islas atlánticas conocidas. Y justamente coinciden con la consulta al sabio Toscanelli —síntoma de la necesidad de replantear los supuestos científicos sobre la situación del Cipango y del Cathay— una serie de concesiones que, en forma repentina, se suceden entre 1473 y 1475, es decir, en tan estrecha correspondencia cronológica con la consulta a Toscanelli, que si unas la preceden y otras son muy poco posteriores, todas son inmediatas. ¿Qué pudo suceder para determinar tanta atención por el oeste del Océano en este período? Algo repentino también hubo de determinarlo, pues el simple capricho no es admisible, sobre todo cuando se producen tantas reiteraciones.

a) *El caso de las donaciones previas a la gestión con Toscanelli*

Respecto a las donaciones previas a la gestión Martins-Toscanelli —plenamente resuelta después de los trabajos de Sumien—,

⁵⁰ Altolaguirre [8], pág. 6. Evidencia su fama con el testimonio —entre otros— de los versos que le dedicó el Verino. Vid. también Gustavo Uzielli: *La vita e i tempi di Paolo del Pozzo Toscanelli*, en «Raccolta di documenti e studis», parte V, vol. I. Roma, 1894.

⁵¹ Altolaguirre [8], pág. 7: «Martins, accediendo a los deseos de Alfonso V de Portugal, interesó de Toscanelli le remitiese el proyecto —su dictamen, diríamos—, a lo que éste contestó en 25 de junio de 1474». Según se lee en el texto latino de la copia de la carta que se encuentra en las guardas de la obra de Pío II, *De Rerum ubique gestarum*, que se halla en la biblioteca Colombina, Toscanelli fue, efectivamente, consultado en nombre del rey, pues decía: «querit nunc Serenissimus rex a me quamdam declarationem, ymo, potius, ad occultum ostensionem ut etiam mediocriter doti illam viam caperent et intelligerent».

debemos hacer alguna consideración. La primera se fecha el 12 de enero de 1473 y por ella el monarca lusitano concede a doña Brites, viuda del infante don Fernando, así como a sus hijos, una isla encontrada «a travez» de Cabo Verde, es decir, hacia el Oeste, sin que —dados los vagos términos de la época— ello quiera decir que exactamente había de corresponder con su latitud. Más bien debe tomarse esa expresión en el sentido de un tornaviaje de Guinea y, por lo tanto, ampliable el presunto hallazgo a la latitud de Canarias, pues de haber sido más al Norte, se hubiera referido a las de Madera o Azores, que es lo que de esa manera se excluye. En concreto, a lo que quiere hacerse referencia con esa expresión es a una nave que había salido de Santiago de Cabo Verde. En el mismo diploma⁵² se dice también que el difunto infante procuró «por algunas vezes» que se diera con ella, lo que al menos nos sirve para fechar el suceso como posterior al mes de septiembre de 1470, época de su fallecimiento. Que se trataba de algo que creían como cierto, es evidente, pues lo corroboran las instancias de Doña Brites para retener los derechos —casi trece años después de muerto el infante—, lo que, dadas las circunstancias políticas del momento, no era tan fácil obtener. ¿Se trataba de la misma isla a la que se hizo referencia en la concesión de 1462? No lo creemos, pues si así hubiera sido se habría mencionado ese precedente, que facilitaría la gestión, y el diploma se habría extendido como confirmación. En lo que cabe pensar al menos es en un arrastre, pues, como Gaspar de Naia razona al tratar del avistamiento de islas desconocidas, sería —dice— «enteramente lógico que al regresar de un nuevo viaje penetrasen más al Oeste, intentándolas reconocer, tanto más cuanto los vientos y las corrientes lo favorecían»⁵³.

Pero hay más: el 21 de junio del mismo año de 1473 vuelve a otorgarse una nueva merced, esta vez a Ruy Gonçalves da Câmara, quien, en gratificación de los méritos contraídos en Africa, recibe la concesión de una isla «que ele per si ou seus navios char»⁵⁴. El dato nos interesa porque nos demuestra que, en este

⁵² *Alguns documentos* [46], pág. 37

⁵³ Gaspar da Naia [49], pág. 10

⁵⁴ Velho Arruda: *Colecção de documentos*, pág. 157; Damião Peres:

momento, existe una rotunda certeza sobre la existencia de islas, pues de otra forma, y del mismo modo que Doña Brites no hubiera instado sobre la que se dice fue vista en tiempos de su esposo sin ese convencimiento, tampoco Gonçalves da Câmara habría pretendido ese premio para compensar sus servicios si él mismo no creyera que había de traducirse en efectos prácticos. Por consiguiente, algo parece detectarse, quizá sucedido poco antes de este año de 1473, como para provocar tal reactivación y estas coincidentes demandas.

b) *Lo que determina la consulta de la opinión de Toscanelli*

La gestión del canónigo Martins, por encargo del rey de Portugal, cerca de Toscanelli, que da origen a su *dictamen* del 25 de junio de 1474, no puede verse como algo independiente, sino justamente —como creemos nosotros— en conexión con este clima de inquietud que las decisiones citadas nos evidencian. El mismo Duarte Pacheco, que bien pudo conocerlo, dejó escrito en su *Esmeraldo*⁵⁵: «muitas opiniões houve nestes reinos de Portugal nos tempos passados entre alguns letrados acerca do descobrimento das Etiopias de Guiné e das Indias; porque uns dizian que não curassem de descobrir ao longo da costa do mar, a que melhor seria irem pelo pego, atravessando a golfão até topar em alguma terra da India ou vizinha dela, e que por esta via se encontraria o caminho; outros disseram que melhor seria descobrirem ao longo da terra, sabendo pouco a pouco e que nela ia, e assim suas rotas e conhecimentos, e cada provincia de qué gente era, para verdadeiramente saberem o lugar em que estavam,

Historia dos descobrimentos portugueses, Porto, 1943, t. I, pág. 166, citando el documento en *Arquivo dos Açores*, IV, 437.

⁵⁵ Duarte Pacheco. *Esmeraldo de situ orbis*, edic. de la Academia Portuguesa de Historia, Lisboa, 1954. Sobre este texto, escrito a partir de 1505, y sobre el que se han basado tantas teorías, vid. Joaquim Barrodas de Carvalho: *O descobrimento do Brasil a traves dos textos (Edições críticas e comentadas, IV: «O Esmeraldo de situ Orbis», de Duarte Pacheco Pereira)*, «Revista de Historia» (São Paulo), núm. 74 (1968), páginas 403-416.

por onde podiam ser certos da terra que iam buscar, porque de outra guisa não podiam saber a região em que estavam. .».

Cortesão —y no acabamos de comprenderlo, dada su aguda perspicacia— consideramos que se autolimitó excesivamente al empeñarse en plantearlo todo en función de la coyuntura política, lo que le llevó a creer que si el comienzo de las conversaciones de Martins con Toscanelli «se debe atribuir al infante Don Enrique», luego —en este momento— «la información de uno cualquiera de los antiguos colaboradores de Don Enrique había aconsejado al príncipe que tratase de conocer concretamente el plan de Toscanelli y sus fundamentos»; es decir, como si, a título meramente informativo, sobre todas las posibilidades, sólo se inquiría su opinión porque Don Juan, «al asumir la dirección de la empresa, quiso volver a examinar el problema, auxiliado naturalmente por sus cosmógrafos colaboradores y por el resultado de los últimos descubrimientos»⁵⁶.

No lo creemos así, reducido el caso a una simple e indiferente exploración de opiniones, para estudiar el problema geográfico «bajo todos sus aspectos», pues ¿podía sustraerse el príncipe de ese febril clima de atracción transoceánica que se nos ha puesto en evidencia? Desde el fracaso de Diego de Teive, la suposición que llegó a movilizarle, basada en la creencia de que las costas asiáticas estaban mucho más próximas de lo que se había previsto, había retrocedido al mínimo posible, es decir, a admitir a lo sumo la existencia de islas —las Siete Ciudades, etc.— forma en que, por ese mismo fracaso de 1452 y en razón del repliegue de ideas, aparece interpretada *a posteriori* su expedición en las anotaciones colombinas que se trasladaron a la *Historia* de Don Hernando. Porque la opinión técnica de los cosmógrafos —la tesis de la anchura inmensa del Océano y de la lejanía del Asia, basada en los cálculos de los grados terrestres— se había impuesto, frente a las experiencias desvanecidas.

Pero la consulta a Toscanelli —y el tono de la respuesta lo confirma⁵⁷— pone de manifiesto que se ha sentido la necesidad

⁵⁶ J. Cortesão: *Los portugueses* [29], pág. 722.

⁵⁷ Véase en Altolaguirre [8], págs. 8 a 19, donde se transcriben los

de volver a considerar como posible la existencia de tierras continentales —es decir, asiáticas— mucho más próximas de lo que los *sabios* quieren admitir. El dictamen de Toscanelli, dígase lo que se quiera, no decide sobre el punto que se le plantea, pues que sea más corto el camino del Occidente, el transoceánico, que el que venía siguiéndose a lo largo de la costa africana para llegar a la India y extremo asiático, no significaba nada en la práctica, pues de lo que se trataba era de saber si por ese camino más corto se *podía* llegar al continente, o lo accesible eran las islas que se daban por existentes según la interpretación restricta imperante desde el fracaso de 1452. Y como Toscanelli responde es, con el más cauto eclecticismo, admitiendo, por una parte, que al otro lado del Océano lo que hay son efectivamente las islas supuestas, de lo que tienen noticia los portugueses —y así lo dice: «sed ab insula Antilia vobis nota»—, y más lejos, a diez espacios, la isla asiática de Cipango; y por otra, que las costas continentales del Asia no están tan lejos, sino a una distancia de Lisboa que calcula en veintiséis espacios, es decir a 6.500 millas, dando a cada espacio 250 millas, como dice. Por consiguiente, que era dable alcanzar a través del Océano el extremo asiático, pero sólo apoyándose en las islas intermedias.

A la luz de este dictamen puede verse cómo, otra vez, se contraen los supuestos optimistas que evidentemente se habían concebido —pues de otra forma sería ininteligible la consulta—, para referirse las determinaciones que se suceden nuevamente a islas oceánicas, aunque de estas resoluciones trascienda, como trasciende, el gran proyecto que se había acariciado. En 1452 hubo, pues, un fracaso, tras la exploración práctica de la interpretación de las noticias adquiridas; ahora, tras la respuesta de Toscanelli, se renuncia —se fracasa otra vez— tras lo que calificaríamos de exploración intelectual.

c) *La concesión a Telles y su interpretación*

La concesión que inmediatamente se otorga a Fernão Telles,

tres textos conocidos, el de la Biblioteca Colombina, en latín; el de la *Historia*, de Don Hernando, en italiano, y el que reprodujo Las Casas, en castellano.

evidentemente afectada por la respuesta de Toscanelli, lleva fecha de 28 de enero de 1475 y, como es ya lógico, alude exclusivamente a islas. Se le otorgan, como *donatario*, cualesquier *ilhas* que pudiera hallar por sí mismo o por quienes mandara a buscarlas; islas al occidente del Atlántico se entiende, pues se le ponía como condición excluyente que no fueran de las que pudieran existir «nas partes da Guiné»⁵⁸. Que el plan previsto alcanzaba a la más amplia dimensión es evidente, puesto que en la misma carta se le autorizaba a poseer y transmitir a sus sucesores las islas de las Flores, por haberlas adquirido de João de Teive —el hijo de Diego de Teive—, cuyo contrato de compra se reconocía y aprobaba. Con ello se ve bien claro que Telles premeditaba situarse justamente en el punto clave en que se estableció Teive, para actuar desde esa base de partida y, en la práctica, como su continuador. El plan sería, pues, el mismo, tal como se calificó aquel gran intento una vez que se desvaneció la interpretación promotora: dar con las grandes islas del otro lado del Atlántico, renunciándose a la aspiración de alcanzar la tierra firme, aunque deba presumirse que se trataba de un primer paso —el que se consideraba indispensable, según la idea toscaneliana— para poder dar el salto definitivo hasta la orilla asiática del Cathay.

Pero esta carta de donación tuvo, en su confirmación, un perfeccionamiento que no puede ser más sintomático y que reafirma las previsiones que tenemos enunciadas sobre el propósito de repetir —ahora sobre el marco de los supuestos del sabio florentino— el plan de Teive. En efecto, cuando estaba iniciada ya la guerra de la Beltraneja, el rey de Portugal extiende en Zamora, el 10 de noviembre del mismo 1475, nueva carta ampliatoria⁵⁹, por la cual, teniendo en cuenta que en la anterior parecía hablar-

⁵⁸ La fecha de esta carta de donación suele consignarse en 1474, como figura en *Alguns documentos* [41], págs. 38-41. Sin embargo, Cortesão [29] —que tan excelentemente estudió este punto— alude a las cartas originales que se encuentran en la Biblioteca Nacional de Lisboa, donde la fecha que consta para ésta, de la que tratamos, es la del 28 de enero de 1475.

⁵⁹ Publicada por Ernesto do Canto: *Os Corte-Reães: memoria histórica acompanhada de muitos documentos meditos*. Ponta Delgada, Ilha

se sólo de islas no pobladas y como pudiera ser que las naves que fueran despachadas hallaran la isla de las Siete Ciudades o cualesquiera islas que también estuvieran pobladas, se resolvía que fuera válida igualmente la concesión para «as Sete Cidades ou algumas outras ilhas povoadas, que no presente não são navegadas nem achadas nem tratadas por meus naturais». Seguidamente, se concedía el monopolio comercial a Telles de todas esas islas, y, lo que es más sintomático, se justificaban las mercedes dichas porque se creía que «caso de encontrarlas podrían venir *grandes provechos a mis reinos*». Con ello, implícitamente, se pone de manifiesto que la pretensión —la consecuencia de ese salto a la isla de las Siete Ciudades— consistía en ponerse en situación de dar el segundo salto, entrando ya en el espacio asiático.

Cortesão, con muy buen criterio, trató de demostrar que Telles no era ni un visionario ni un impremeditado. El mismo plan lo evidenciaría. Pero sus datos no estorban. Telles pertenecía a una de las más poderosas familias del reino y siempre se había distinguido por su prudencia; como hombre de mérito pertenecía al propio Consejo Real; era gobernador y mayordomo de la casa de la princesa, la esposa del príncipe Don Juan —quien estaba al frente de la tarea expansiva—, y dotado de un reconocido sentido práctico. Pues bien, ¿no cuadran con estas condiciones personales que fuera él quien estuviera detrás de la cautelosa consulta a Toscanelli, para, tras haber tomado todas las precauciones necesarias, llevar a cabo la gran empresa trasatlántica? ¿Qué conclusión se deriva de ello? Pues, sencillamente, que en ese momento se tienen tales indicios prácticos sobre la existencia de tierras al otro lado del Océano que, sin la menor vacilación, se deciden a montar la empresa. Estos supuestos se imponen, pues sólo así sería explicable que un hombre de tal categoría se pusiera al frente, ya que desde sus altos empleos en la Casa Real no cabría verlo convertido en un aventurero. De aquí las precauciones que se toman.

Que los indicios son serios no puede dudarse, pues sólo así

de S. Miguel, 1883, pág. 61, además de en *Alguns documentos* [46], páginas 41-42.

se comprende que se sintieran inclinados, otra vez, a creer en la proximidad de la tierra asiática, lo que motiva la consulta, a consecuencia de la cual prefieren no dejarse seducir por la ilusión del Cipango. Sin embargo, en esa decisión del 10 de noviembre de 1475 tenemos que ver como el registro de las novedades de que se disponía, pues si se quiere hacer mención de una isla grande —que se interpreta por la de las Siete Ciudades— y de otras pequeñas, todas ellas pobladas, ¿podemos caer en la comodidad del supuesto fabuloso, cuando ello encaja en la realidad antillana? ⁶⁰.

Nada sabemos sobre lo que Telles pudo llegar a poner en práctica, ni siquiera si efectivamente hizo algo. Presumiblemente, el comienzo del conflicto de la sucesión de Castilla, en el que Portugal interviene en apoyo de la Beltraneja —mayo de 1475— paralizó todo, y más cuando se complicó en una guerra, cuyo desenlace no fue tan rápido como se esperaba: antes de concluir, Telles moría en Setúbal, en 1477, al tratar de reprimir un motín.

Con todo, lo que se había previsto tan pacientemente obliga a considerarlo como contramolde de una serie de noticias que debieron merecer indudable crédito en el círculo dirigente del príncipe Don Juan, como para originar esa larga reflexión y esa madurada preparación, y decidir a Telles, nada menos que un miembro del Consejo Real, a hacerse cargo de la nueva empresa descubridora. Y, como dice Cortesão, «suponer que un hombre —como Telles— dotado de un espíritu tan objetivo se lanzase a una aventura desprovista de la menor base, en pos de una isla fantástica, es un contrasentido».

- d) *El motivo de la iniciativa portuguesa: la coincidencia de los avistamientos en la vuelta de Guinea con otros por las latitudes septentrionales*

¿Qué pudo originar esa resuelta atención? Este es el problema que nos interesa. Hemos hablado de *noticias* —en plural—

⁶⁰ Cortesão [28] también creyó que Telles habría podido descubrir las Antillas.

porque es lo que creemos más lógico. El replanteamiento de las concepciones que determinaron la actividad de Teive, después de su rotundo fracaso, impone creer que una serie de nuevos indicios obligaron a ello. Insistimos en la pluralidad porque, dado el descrédito en que se hundió el proyecto de 1452 y la tenaz oposición de todos los científicos de la época, el restablecimiento de la tesis de la proximidad no era posible si no se hubieran sumado distintas pruebas convergentes que, superpuestas, hicieron poco menos que indiscutible la aceptación.

Por un lado debemos conceder algún valor a las noticias de hallazgos o avistamientos que se dieron, en la latitud de las Canarias, en torno a 1472, motivo de la solicitud de Doña Brites y de Gonçalves da Câmara. Creemos que ello pudo ser consecuencia de la llegada de los portugueses al fondo del Golfo de Guinea y al Sur del Ecuador, pues los tornaviajes —la vuelta de Guinea— llevaba desde entonces a buscar una ruta mucho más adentrada en el Océano y, consecuentemente, más expuesta a las desviaciones hacia Occidente. Con todo, los avistamientos de tierras que pudieran producirse no debieron provocar, de momento, más que una atención limitada, pues las noticias que llevaron los protagonistas o resultaban de dudoso crédito o, en el caso concreto de merecerle, no hacían otra cosa que confirmar los supuestos que se tenían sobre islas perdidas en el Océano, cuyo valor no resulta excesivamente atrayente ⁶¹.

Pero a esas informaciones, interpretadas las más de ellas como antojadizas, debió unirse pronto otra de mayor entidad. Rastrear cuál pudo ser ésta no es difícil, si intentamos ajustar los datos que la investigación ha logrado acumular.

En efecto, una pista muy positiva nos la ofreció Larsen ⁶², que

⁶¹ S. E. Morison, *Portuguese voyages to America in the fifteenth century*, Cambridge, Mass., 1940, New York 1965, insiste en dudar sobre la realidad de cualquiera de estas arribadas de que tratamos, desafiando mucho de lo expuesto por Damião Peres [48].

⁶² Sofus Larsen: *La découverte du continent de l'Amerique septentrionale en 1472-1473 par les Danois et les Portugais*, «Bol. Leres» (Coimbra), 1922; *La découverte de l'Amerique vingt ans avant Christophe Colomb*, «Journal Soc. Americanistes» (París), t. XVIII (1926), págs. 75-89,

analizó una carta, publicada por Bove, en la que Carsten Grypp, burgomaestre de Kiel, hablaba al rey Cristian III de Dinamarca, en 1551, de su propósito de enviarle un mapa en el que se hacía referencia a un viaje dispuesto por su abuelo Cristian I, que realizaron Ditrick Pining y Hans Pothorst, de acuerdo con el rey de Portugal, «en busca de islas nuevas» por las latitudes septentrionales. De ambos se tienen noticias y se sabe que Pining fue gobernador de Islandia. Como en la expedición tomó parte algún portugués y en el relato de Gaspar Fructuoso en las Azores, de 1590, se habla de João Vaz Corte Real, padre de los famosos hermanos Corte Real, como autor de una expedición realizada por orden del rey portugués en la que llegó a Terra Nova, Larsen concluyó por admitir que él tuvo que ser el compañero de Pining y Pothorst y que el viaje de éstos no puede ser otro que el mencionado por Gaspar Fructuoso, fechándole entre 1472 y 1473. La reconstrucción de Larsen —que aquí damos reducida a sus conclusiones— ha sido muy discutida⁶³. Quizá fue demasiado rotundo, sobre todo al aventurarse a fundir con sus protagonistas la actividad del desconocido Juan Scolvus, del que habla una leyenda del globo de Frisius - Mercator. Quinn se muestra muy reticente de este fácil procedimiento de Larsen en fundir las noticias sobre varios navegantes en una sola expedición, especialmente por lo que toca a Scolvus: «la historia que él ha construido —dice— no tiene más de unidad que de continuidad»⁶⁴.

Sin embargo, Cortesão —que consideró desacertada la fecha dada por Larsen—, aportó una serie de testimonios que prueban que el viaje se realizó⁶⁵. Discrepa sobre la posibilidad de que lle-

trabajo que más extenso había publicado antes en inglés. *The discovery of North America twenty years before Columbus*, Copenhagen, Levin y Cía, Londres, Hachette 1924.

⁶³ Richard Hennig en *Terrae Incognitae*, Leiden, t. IV, 1939, páginas 213-245, hace una revisión crítica. Contradictores de Larsen fueron Giuseppe Caraci: *Una pretesa scoperta dell'America vent'anni innanzi Colombo*, «Boll. Reale Società Geog. Ital.» (Roma), t. VII (1930), páginas 771-812; Nowell [28], pág. 806, y concretamente Morison [28], páginas 33-41.

⁶⁴ Quinn [12], pág. 364.

⁶⁵ Vid. Cortesão [29], págs. 729-730. Entre otras pruebas que aduce está la precisión con que se dibuja Groenlandia en el mapa que La

garan al San Lorenzo, «aunque sea natural que la exploración de la costa occidental de Groenlandia llevase a los navegantes al conocimiento de las tierras americanas más cercanas»; y, si bien admite que fueran en ella marinos portugueses, no creyó que pudiera identificarse ninguno de ellos con João Vaz.

Todas estas objeciones nos parecen legítimas. Pero Cortesão, empeñado siempre en el método de la coyuntura política, se dejó arrastrar otra vez al terreno del planteamiento de posibilidades circunstanciales. Parte del supuesto, que ya conocemos, de que el príncipe Don Juan trató, primeramente, de reunir el mayor caudal posible de opiniones, y que una de las solicitadas, con ese simple fin, fue la de Toscanelli. Del precedente de Teive y del proyecto toscanelliano deriva un plan de comprobaciones, carácter que da al proyecto de Telles y a esa expedición por las latitudes del Norte. Ambas, pues, habían de estar en paralelo y, como la segunda concesión de Telles es de noviembre de 1475 y, en 1476, se le otorgaba una pensión —que parece creer destinada al proyecto que habría de montar desde la isla de Flores—, también deduce que la expedición del Norte, con Pining y Pothorst tiene que fecharse en este año. Por lo que vemos, Cortesão se dejó conducir, como Larsen, por el deseo de hacer coincidir la expedición de los marinos de Cristian I con la atribuida a Scolvus. Y como en el globo de Frisius-Mercator se escribe «*qui populi ad quos Iohannes Scolvus danus pervenit circa annum 1476*», Cortesão consideró preferible asirse a esta fecha, en vez de modificarla, como tuvo que hacerlo Larsen.

Establecidos así los distintos puntos de vista, fácil es advertir que si Cortesão cree en el paralelismo del plan de Telles con el de la expedición del Norte, por la misma razón, si el primero tuvo que paralizarse a causa de la guerra, también se habría paralizado el segundo. No obstante, esta argumentación no tiene otro alcance que evidenciar lo quebradizo del método de la coyuntura política. Por esa razón consideramos que el planteamiento tuvo que ser muy distinto del que establece Cortesão como base de partida. Es decir, que la petición de opinión a Tos-

Roncière [27] atribuyó a Colón y que publicó en *La carte de Cristophe Colomb*, París, 1924

canelli no pudo proceder de un deseo meramente informativo, para reunir opiniones. Tampoco a Telles cabe verle como peón dispuesto a una simple experiencia de comprobación. Toda esa estrategia resulta demasiado artificiosa. Un hombre de esa categoría no se embarca en un tipo de aventura, como en la que se compromete, si no cuenta con seguridades o con indicios que puede tomar como tales, es decir, si no es —en virtud de los motivos de convicción que tenga— precisamente el promotor. La consulta a Toscanelli tampoco puede partir de la nada. Invertidos los términos, es decir, siendo la consulta al sabio florentino una forma de comprobación, consecuencia de una decisión que pretende llevarse a cabo con todas las precauciones, todo resulta explicable. Y en ese caso, se libera de su ajuste forzado tener que situar en paralelo la expedición del Norte.

Que ese paralelismo era artificioso se evidencia por sí solo: ¿cómo la Corona portuguesa iba a tratar de comprobar si se podía, por la vía de Occidente, llegar a las Indias —en lo que tan celosa se sentía— movilizándolo tras el mismo objetivo al rey Cristian I de Dinamarca? Por consiguiente, si esto es difícil de aceptar y si el proyecto que Telles quiere llevar a cabo no es una mera comprobación de las ideas de Toscanelli —puesto que éstas se piden para apurar con sondeos de seguridad lo que se prepara—, tampoco la expedición del Norte puede entenderse como comprobación.

¿No sería a la inversa? Esto es lo más razonable. Larsen llegó a una conclusión: que el viaje de los marinos del Norte, en el que van portugueses, se realizó en 1472 ó 1473, de acuerdo con la tradición que recogió Gaspar Fructuoso. La fecha parece aceptable⁶⁶ especialmente porque entonces encajaría perfectamente. ¿Qué alcance daríamos al viaje? Otro muy distinto del que ha querido verse. El rey de Portugal no pudo en ningún caso —y tampoco hay testimonios que lo apoyen— pretender montar una expedición «en busca de islas nuevas» en colaboración con el rey de Dinamarca. Posiblemente, los marinos portugueses que participaron eran gentes que estaban al servicio

⁶⁶ Quinn, en su trabajo de 1966 [12], pág. 364, también parece aceptarlo.

del rey danés, contando con licencia de su monarca, concreta o no. Podían ser tripulantes de un barco portugués llegado a Dinamarca, que se había inutilizado, de los que algunos estaban aún pendientes de regresar a su país. Navegaron a Islandia y desde allí, en una expedición montada por Pining y Pothorst, fueron a reconocer Groenlandia.

En el costeo del litoral Oeste de Groenlandia pudieron verse arrastrados, al regresar a Islandia, por la corriente del Labrador y contemplar entonces, desde lejos, las costas de la Tierra de Baffin o los acantilados de la península del Labrador. Con estas noticias llegarían a Lisboa y, lo que para los daneses no tenía ningún interés, para los portugueses serían de suma importancia aquellas novedades entrevistadas: había extensas tierras al otro lado del Océano. Y si éstas existían en las latitudes septentrionales, cabía conjeturar que se prolongaran al Sur. Esto pudo hacer renacer aquellas ideas que sirvieron de base a la expedición de Teive. Es decir, lo que nos resultaba incomprensible —la repentina renovación de aquella interpretación desechada—, así, con esta reconstrucción, resulta plenamente explicable, pues las tierras que él intuyó al Oeste de Irlanda, parecían existir. Estas serían las novedades que nos faltaban y las que, unidas a los atisbos que poco tiempo antes se habían tenido por la latitud de Canarias, en el retorno de Guinea, determinaron lo que llamaríamos proyecto de Telles, encontrándose aquí también la razón de la consulta de Toscanelli. En este caso, se trataba de un regreso muy distinto de los que habían podido producirse anteriormente: en condiciones de informar, porque no habían sido naufragos o gentes que arribaron en trance de sobrevivir. Sus referencias no podían estar teñidas por fantasías paradisíacas increíbles. De aquí también su efecto. Un contacto, en suma, epidérmico, lejano, pero suficiente para provocar todo el despliegue de que la experiencia descubridora de los portugueses era capaz.

De acuerdo, pues, con los efectos, los avistamientos de la navegación nortea son paralelos con los que habían logrado poco antes algunos barcos procedentes de Guinea en la latitud de las Canarias, por el área de las Antillas.

V. ¿REGRESÓ EN 1479 EL «PILOTO DESCONOCIDO»? ALGUNOS ATISBOS
SOBRE EL INFORMANTE DE COLÓN

En los distintos casos que hemos examinado se nos han señalado tres etapas —1452, 1462 y 1473— que repiten el mismo diálogo entre el azar de un retorno y, con la interpretación de las noticias, el propósito de alcanzar, de *descubrir*, lo que se creía identificar. Los dos elementos activos han sido siempre el casual visitante y un promotor inteligente. Pues bien: lo que hemos podido presentar de esta forma por la vía de la reconstrucción, utilizando los elementos que nos han quedado, lo vemos comprobado en el proceso de la génesis del proyecto colombino.

Sabemos —según la constancia que hizo Colón en su *Diario*, el 9 de agosto— que en 1484 un vecino de la Madera gestionaba en Lisboa licencia y apoyo para ir con una carabela hacia Occidente⁶⁷. Según Varnhagen, este personaje no puede ser otro que Fernam Domingues do Arco, al que se dio efectivamente, el 30 de junio de ese año, la capitanía de una isla que él prometía descubrir⁶⁸, de acuerdo con su petición. En este caso resulta más difícil identificar el reflejo de un nuevo retorno, pues, al contrario que en 1452 y 1474, no se advierten síntomas de una seria movilización que replantea todos los supuestos, pues esa iniciativa parece responder a la tradición sembrada por los anteriores intentos.

⁶⁷ Quizá esta iniciativa responda a alguna de las presunciones portuguesas, como las que recoge Don Hernando y repite Las Casas, al hablar-nos de aquel «marinero tuerto» que en el puerto de Santa María habló a Colón de «que en un viaje suyo a Irlanda vio dicha tierra, la de las Siete Ciudades»; o la de aquel otro Pedro de Velasco, gallego, quien también a Colón «afirmó en la ciudad de Murcia que yendo por aquel camino a Irlanda se aproximaron tanto al Nordeste que vieron tierra al Occidente de Irlanda». Todo ello no eran más que conjeturas, y en ningún caso cabe relacionarlo con las noticias de los viajes de Bristol de que luego hablaremos.

⁶⁸ Está publicada esta donación en *Alguns documentos* [46], pág. 56.

a) *Consideraciones en torno al problema del «piloto desconocido»*

Ahora bien: si el proyecto colombino obedece a una concreta información procedente de un piloto que también pudo regresar de las islas de Ultramar, y si se nos preguntara con qué viaje habría que relacionarle, únicamente podríamos establecer una conexión —de acuerdo con lo que el propio descubridor deja transparentar— con cierta borrosa navegación realizada por la latitud de las Canarias⁶⁹. Quizá deba atribuirse la dificultad de la identificación por el nulo reflejo de ese retorno —a diferencia de los anteriores— en la política descubridora de Portugal, lo que nos inclina a pensar que el protagonista no fuera portugués ni navegó en barco lusitano. Creemos, eso sí, que la versión del piloto que regresa de su viaje ya en trance de muerte, para confiar su secreto a Colón, parece excesivamente ingenua, como si fuera una forma de explicarse el vulgo ese contacto con un piloto que nadie había conocido, a lo que había de apelarse como único recurso, máxime si se basaba en algún indicio que reflejaba una parte de la presumible realidad. Es más, del hecho de que, después de presentado su plan ante el rey de Portugal, creyera Colón conveniente tomar «lengua y aviso», es decir, ampliar sus bases de información, parece deducirse una cierta preocupación —de cuyo origen trataremos en otro estudio—, como si aquellas noticias no las hubiera recibido a raíz del retorno, sino tiempo después. Tampoco creemos que esa información la obtuviera mucho antes de comenzar sus gestiones en Lisboa. Y como éstas las consideramos breves y las fechamos en 1484, resulta legítimo pensar que las noticias y su decisión de emprender el viaje pueden ser producto de su estancia en la Gomera, en la que creemos decididamente, como el profesor Rumeu de Armas, estancia que es inmediatamente anterior a su paso a Lisboa, quizá después de hacer una breve escala en la Madera, realizada ya con vistas a su proyecto.

El piloto, pues, había corrido su aventura tiempo atrás y,

⁶⁹ Sobre este punto, vid. Demetrio Ramos: *Motivos que pudo tener Colón para ofrecer su proyecto a España*. «Revista de Indias», número 125.

según nuestra reconstrucción, vivió la última época de su vida en la Gomera. Si navegaba en una nave portuguesa —como Pero Vázquez— y se dedicaba a la adquisición de conchas canarias, de las que, como dijo Las Casas, «se venden en tanto precio en la Mina de Portugal»⁷⁰, o era un andaluz que comerciaba en las islas y el suceso se produjo intentando llegar al Hierro⁷¹, no lo sabemos con plena certeza, aunque esto es lo que creemos. En cualquier caso, lo que sí parece —de acuerdo con las pruebas indirectas— es que su forzado viaje se produjo a la altura de las Canarias, arrastrado, por consiguiente, por un fuerte levante.

Hace ya unos años, publicó Vigneras un interesantísimo documento —que estudió con perspicacia— que consideramos puede servir para completar algo esa brumosa figura del llamado «piloto desconocido», al mismo tiempo que —si resulta correcta nuestra reconstrucción— explicaría la actividad exploradora que, con anterioridad al viaje de Colón, se desencadena en Inglaterra y que mereció la atención de no pocos investigadores⁷². Atención que se ha visto recrecida recientemente, tras las aportaciones de Vigneras⁷³.

⁷⁰ Las Casas [13], lib. I, cap. CXLVIII, t. I, pág. 393.

⁷¹ Recuérdese que Humboldt ya hizo referencia, como curiosidad, a embarcaciones que en el siglo XVIII, navegando entre las islas del archipiélago Canario, fueron arrastradas a América [6], t. I, pág. 123. Una de ellas, en 1731, que procedente de Tenerife se dirigía a la Gomera; otra, en 1764, había salido de Lanzarote y su destino era Tenerife.

⁷² H. P. Biggar: *Les precursors de Jacques Cartier*. Ottawa, 1911; J. A. Williamsen: *The voyage of the Cabots and the Discovery of North America*, Londres, 1929; David B. Quinn: *Edward IV and exploration*, «*Mariner's Mirror*», XXI (1936), págs. 282-284.

⁷³ Louis-André Vigneras: *New light on the 1497 voyage to America*, «*Hispanic American Historical Review*», t. XXXVI (1956), págs. 503-509, trabajo reiterado en *The Cape Breton Landfall: 1494 or 1497*, «*Canadian Historical Review*», XXXVIII (1957), págs. 219-228, y ampliado en *Etat present des études sur Jean Cabot*, en «*Actas do Congresso Internacional de Historia dos Descobrimentos*», Lisboa, 1961, t. III, R. Almagià: *Sulle navigazioni di Giovanni Caboto*, «*Riv. Geogr. Italiana*» (Roma), t. 67 (1960), págs. 1-12; D. B. Quinn: *The argument for the English discovery of America between 1480 and 1494*, «*The Geographical Journal*» (Londres), tomo CXXVII (1961), págs. 277-285, J. A. Williamsen: *The Cabot voyages*

b) *Los inexplicables viajes que hacen los de Bristol*

Los historiadores se habían ocupado de un viaje que desde Bristol se había realizado en 1480 hacia Occidente, sin ningún resultado práctico, dirigido por *el más conocedor de toda Inglaterra*, cuyo objetivo, según el manuscrito de William Worcester, que se conserva en el Corpus Christi College, era «usque ad insulam de Brasylle in occidentali parte Hibernie». Lo más significativo es que, casi en paralelo con la organización de este viaje, el monarca inglés había autorizado, con fecha 18 de junio de 1480, a Thomas Croft, oficial de las aduanas de Bristol, y a tres comerciantes de la localidad, a despachar dos o tres barcos sin necesidad de cumplir determinadas obligaciones fiscales —de las que quedaban exentos—, *para buscar y descubrir cierta isla llamada la isla Brasil*⁷⁴, lo que parece ser una forma de amparar navegaciones que se consideran arriesgadas. Se trata, pues, de una resolución que apuntaba al mismo objetivo que ese otro viaje iniciado sólo un mes después, el 15 de julio, al mando de Th. Lyde o Lloyd, que se hizo a la mar con una nave que pertenecía a John Jay, en busca de la isla Brasil. Sin haberla hallado, regresaba a puerto dos meses más tarde, el 18 de septiembre. No obstante este fracaso, sabemos que Croft también hizo uso de su licencia, pues, a través de los cargos que luego se le hicieron, conocemos que hacia el 6 de julio del siguiente año

and Bristol discovery under Henry VII, Cambridge, Hakluyt Society, 1962, que es una nueva edición de la citada en la nota anterior, ampliada y puesta al día; M. H. Jackson *The Labrador landfall of John Cabot*, «Canadian Historical Review», t. XLIV (1963), págs. 122-141, L. Campeau: *Jean Cabot et la decouverte de l'Amerique du Nord*, «Revue d'Histoire de l'Amerique Française», t. XIX (1965), págs. 397-408; A. A. Ruddock: *John Day of Bristol and the English voyages across the Atlantic before 1497*, «The Geographical Journal» (Londres), t. CXXXII (1966), páginas 222-233, así como el trabajo de Quinn que ya tenemos citado [12], al que siguió otro más que tituló: *John Day and Columbus*, «The Geographical Journal» (Londres), vol. CXXXIII (jun. 1967), págs. 205-209.

⁷⁴ Así se dice en el documento, vid. E. M. Carus-Wilsom: *The overseas trade of Bristol in the later Middle Ages*, Bristol, Record Soc. Pubns. 7, 1937, págs. 157-165.

1481, despachó dos embarcaciones, el «George» y la «Trinity», en busca de la misma isla. ¿Cómo cabe explicar esta repentina coincidencia de expediciones que, a toda prisa, se lanzan a la aventura y con análogo propósito descubridor?⁷⁵

Por otra parte, el texto de una carta de Pedro de Ayala, embajador de Fernando el Católico en la corte de Londres, en la que daba cuenta al monarca español en 1498 del viaje que, con la protección del rey inglés, acababa de realizar Juan Caboto, al aludir a sus antecedentes, confirmaba documentalmente las actividades que se habían desarrollado en Bristol, pero también permitía advertir que se efectuaron en dos fases, tras una paralización de esas presurosas iniciativas de 1480-1481, que venían a constituir la primera, para referirse a la segunda al escribir así: «los de Bristol *ha siete años* que cada año han armado dos, tres, cuatro carabelas para ir a buscar la isla del Brasil y las Siete Ciudades con la fantasía deste ginovés»⁷⁶. Para HARRISSE, éste era un testimonio evidente no sólo de que el inspirador de esos viajes era Juan Caboto, sino también de su participación en ellos⁷⁷, desde 1491, fecha que fijaba en virtud de la referencia de Ayala —«ha siete años»—, aunque también aventuraba, es cierto, la posibilidad de que el embajador de Don Fernando en Londres hubiera escrito *siete* en vez de *diecisiete*, solución que permitiría englobar esos viajes de 1480-1481, identificando entonces a Caboto con el desconocido Lyde o Lloyd.

Bellemo, por el contrario, no creía que era necesario suponer que Ayala se hubiera equivocado, pues la dificultad que surgía del silencio que hacía el embajador de los viajes de 1480-1481 la resolvía considerando que la referencia a los siete años aludía

⁷⁵ El mismo profesor Quinn, en *The argument* [73], pág. 279, nota 1, manifiesta también su asombro por este hecho, aunque la conclusión que deduce sea, por demás, paradójica: «What it does prove is that an outbreak of activity in overseas voyaging occurred at Bristol in 1480-81, the precise stimulant to which has not been discovered», pues así olvida el motivo que hubo de provocar esa actividad.

⁷⁶ Esta carta que citamos se ha publicado varias veces, entre otras, por Biggar [72], págs. 27-29, y por Williamsen [72], etc.

⁷⁷ Henry HARRISSE: *Jean et Sebastien Cabot, leur origine et leurs voyages*, París, 1882.

tan sólo a los viajes en que participó Caboto, sin que esto excluyera los anteriores a 1491, realizados bajo su inspiración⁷⁸. En definitiva, de una manera o de otra, Caboto era el motor de esos viajes, lo que se conjugaba con el supuesto —al que ya apeló Contarini— de que en su juventud salió de Venecia atraído por la *fantasía* de emprender descubrimientos.

Pero todo esto se derrumbó de pronto, cuando el profesor Ballesteros Gaibrois publicó, en 1943, sus hallazgos de documentos relativos a Caboto, que demostraban su presencia en España entre 1491 y 1493⁷⁹. Con ello, su presencia en Inglaterra no podía remontarse mucho más allá del año en el que el rey inglés, en 1496, le concede patente para sus viajes, lo que, por otra parte, concuerda con el aviso del embajador Puebla, en ese año, y la contestación de los reyes: «Nos dicen *que es venido un individuo*, como Colón, a proponer al rey de Inglaterra » Por añadidura, según la carta del embajador Ayala, ese recién llegado había hecho antes gestiones en Sevilla y en Lisboa para realizar el mismo viaje que el promovido en Inglaterra. Consecuentemente, Caboto, como promotor —según lo evidencia Ballesteros—, se inspiraba en el descubrimiento realizado por Colón, pues está comprobada su presencia en Barcelona poco antes de su regreso y no puede descartarse que llegara a presentarle. La frase del embajador Ayala, en la que se habían sustentado todos los supuestos de la intervención de Caboto en las iniciativas descubridoras de Bristol, había sido mal interpretada, pues su sentido —como acertadamente lo leía Ballesteros— era el siguiente: «Los de Bristol, ha siete años que cada año han armado dos, tres, cuatro carabelas para ir a buscar la isla del Brasil y las Siete Ciudades *con la fantasía deste ginovés*», es decir, con igual pretensión que Caboto⁸⁰, al que dan erróneamente la misma naturaleza que a Colón.

⁷⁸ Vincenzo Bellemo: *Giovanni Caboto*, en la *Raccolta di documenti e Studi*, Roma, 1894, parte V, vol. II.

⁷⁹ Manuel Ballesteros Gaibrois: *Juan Cabot en España*, «Rev. Indias», núm. 14 (1943), págs. 607-627.

⁸⁰ Ballesteros Gaibrois [79], pág. 618.

c) *Cómo promueven los viajes de los de Bristol y lo que cuenta Day a Cristóbal Colón*

Descartado el papel de Caboto, venía a plantearse un problema —que es el que nos interesa concretamente—, pues ¿quién fue entonces el promotor de esos viajes de los de Bristol, en su segunda fase, y por qué razón se llevaron a cabo? Que esos viajes hay que admitirlos, es indiscutible, tanto por lo que se sabe de ellos —lo poco que se sabe— como por lo que hizo constar el embajador Ayala con su expresión «ha siete años que cada año han armado dos, tres, cuatro carabelas para ir a buscar la isla del Brasil»⁸¹. Pero si esto es ya importante, mucho más lo es explicar esa anterior explosión de 1480-1481, pues alguien también tuvo que promoverla y con una razón bien convincente, como para determinar esa atropellada simultaneidad. La aportación de Vigneras —a la que nos referimos antes— ha dado nueva luz a este debatido problema. El documento que publicó este investigador, en efecto, contiene detalles de singular valor. Se trata de una carta que en 1497⁸² dirigió a Colón el mercader John Day, apenas llegado a Inglaterra —quizá proce-

⁸¹ Quinn [12], pág. 368, se muestra perplejo ante esta información, pues tomándola al pie de la letra —dice— «de Bristol habían salido de 14 a 28 naves tras esa supuesta isla a partir de 1490 (si se hace remontar los siete años desde la partida de Caboto) o desde 1491 si se calculan como referidos a la fecha de la carta. De ser así, escribe, resultaría que ni los mismos portugueses habían intentado la exploración del Atlántico con tal intensidad. Por otra parte, es increíble que Bristol (donde únicamente estaban registrados seis barcos) pudiera mantener tal ritmo, sin combinar la pretensión descubridora con las actividades de pesca o comercio». Por nuestra parte, consideramos que Ayala no trató ni de fijar el momento en que se inician las expediciones —que es lo que creyó Harrisse— ni de ofrecer un recuento de las embarcaciones empleadas por los de Bristol en viajes de descubrimiento, sino de informar que a partir de un momento dado —1490 ó 1491— se incrementó la búsqueda.

⁸² No lleva fecha, pero como habla del viaje emprendido en el mes de mayo —lo que se corresponde con el de 1497 de Caboto— y refiere que, a su regreso, el rey de Inglaterra había decidido que volviera a salir «el año benidero», no cabe duda que debe ser fechada la carta en 1497, presumiblemente en diciembre. Quinn, en *The argument* [73], llega a la misma conclusión.

dente de Sevilla—, para informarle del alcance que habían tenido los viajes de Caboto, correspondiendo a la petición que le había hecho el propio Colón: «Con el criado de V. Señoría recibí su carta y visto lo que en ella me manda [me pide] quisiera que fuera servido. .»⁸³.

La carta fue escrita en un buen castellano, lo que ya nos permitiría suponer que Day comerciaba en España, donde largas permanencias habían de darse por necesarias para dominar el idioma con tal corrección. Pero no es necesario suponer nada, pues Vigneras prueba documentalmente que se dedicaba al comercio del plomo andaluz⁸⁴.

Day remitía a Colón una «copia de la tierra que es fallada», es decir, un mapa en el que se registraba lo que Caboto había descubierto en 1497. Y a este propósito, después de relatarle las incidencias del viaje y lo que se había visto en él —pues en el de 1496 dice que por los vientos contrarios tuvo que volverse—, le comentaba: «Se presume cierto averse fallado e descubierto *en otros tiempos el cabo de la dicha tierra por los de Bristol* que fallaron el Brasil, *como dello tiene noticia V. Señoría*, la qual se dezía la ysla de Brasil, e presúmese e créese [ésta sería una de las conclusiones de Caboto] ser tierra firme *la que fallaron los de Bristol*».

Por lo pronto, esta carta nos confirma no sólo que se hicieron viajes por «los de Bristol», previos a los de Caboto, sino también que éstos se realizaron mucho tiempo atrás: «en otros tiempos»; lo que nos conduce a pensar en los anteriores a las expediciones aludidas por Ayala. La más antigua que se conoce es la de 1480, que se sabe fue negativa, como lo fueron

⁸³ Este documento fue hallado por Vigneras en el A. G. de Simancas, Estado, leg. 2 (1.º), fol. 6 (hoy en *Autógrafos*). Creemos que el criado de Colón que le entregó la carta puede ser un tal Jorge, pues al final del escrito de Day, y refiriéndose al ejemplar de Marco Polo que le remite en préstamo, dice «quando V. S.ª fuese servido entregue o mande dar el libro a micer Jorge». Quizá se trate de un mercader italiano que viajara de Sevilla a Londres con cierta frecuencia, posiblemente del grupo de los Berardi. Aunque también este Jorge podría ser otro comerciante inglés ligado al propio Day.

⁸⁴ Ruddock [73] le identifica también como miembro de una cultivada familia de comerciantes de Londres, los Say.

los de la segunda fase. Ante este cuadro, Vigner as concluye que «debemos preguntarnos si esa serie de viajes en busca de la isla de Brasil no pudieron ser motivados por un descubrimiento fortuito, acaecido *antes de 1480*, de una tierra del otro lado del Océano, por los marinos de Bristol, que la llamaron «*Bresil*», porque sobre los portulanos del xiv y xv figuraba una isla legendaria de este nombre»⁸⁵.

Nuestra respuesta, de momento, se limita a distinguir entre descubrimiento de algo e interpretación, lo que no tiene que ser necesariamente simultáneo. Ya es un síntoma nada desdeñable el que Day, al relatar el viaje de Caboto, si por un lado relaciona lo descubierto con la Brasil legendaria que buscaron los de Bristol —es decir, respondiendo al clima local—, por otro, al tratar de fijar la situación de los accidentes, se le deslice «... y la parte más baxa de la *ysla de las siete ciudades* está al hoes-te », como si se le superpusiera otra interpretación que, como bien sabemos, estaba más enraizada en la tradición de los portugueses y castellanos. Y, por si fuera poco, sobre ambas establece una nueva, más acorde con la visión ilusionada del momento, que parece responder a la experiencia del descubridor « e presúmese e créese [ahora] ser tierra firme la que [entonces] fallaron los de Bristol », lo que dice porque Caboto, a su regreso, ha destruido el mito, las dos versiones, para sustituirlo por la realidad. Pues si tiempo atrás —«en otros tiempos»— alguien se tropezó con ello y forzosamente tuvo que ser interpretado por aquellos innominados —«los de Bristol»—, ahora ya, visto de otra manera por quien buscaba realidades, todo se reducía a un recorrido largo «descubriendo la costa un mes poco más o menos».

⁸⁵ Vigner as [9], págs 10-11. Añade Vigner as que, en lengua céltica, *Bresil* quiere decir isla *Afortunada* o isla *Feliz*, citando a Richard Henning: *Terrae Incognitae*, IV (Leiden, 1939), 293, y a André L. Hoist: *L'origine du nom Bresil*. Congreso do Mundo Português (Lisboa, 1940), Publicações, III, 1, 408-409. Dice también que puede ser ésta la *Insula Deliciosa* que es mencionada en la leyenda de San Brandan. Vid. también Juan Alvarez Delgado: *En torno al nombre «Brasil»*, «Anuario de Estudios Atlánticos», XIV, 1968, págs. 109 y sigs.

- d) *Lo que cabe entender de la alusión de Day: Colón, efectivamente, tuvo «noticia» de la existencia de tierras al otro lado del Océano*

Ahora bien: ese descubrimiento de «otros tiempos» Day se lo menciona a Colón sin la menor preocupación por los detalles. Por un lado, con la mayor seguridad sobre el hecho —«los de Bristol que fallaron el Brasil»—; por otro, como si pudiera tener delante, a fuerza de sabido, el mapa de entonces y le comparara con el dibujado ahora por Caboto para decir que «se presume cierto averse fallado e descubierto en otros tiempos el cabo de la dicha tierra» —el que cita como «cabo más cercano y Yrlanda [que] está a Im. DCCC millas al hoeste del cabo Dursel»—; y por otro, con cierto sentido irónico, para criticar que lo que «se decía la ysla de Brasil», ha resultado «ser tierra firme la que [entonces] fallaron los de Bristol». Pero esta referencia a lo «descubierto en otros tiempos» la hace sin duda así, sin más, como algo que no necesita mayor especificación, porque sabe de sobra que Colón lo conoce, como lo llega a decir: «como dello tiene noticia V. Señoría».

Ante tan rotunda afirmación de Day, que hace al propio Colón, sin la menor vacilación, Vigneras se pregunta, y con razón, ¿cómo podía dar por sentado que el Almirante había de estar enterado de tal hecho? Y éste es el punto al que queríamos llegar, que, por cierto, es al que Vigneras se aproxima en parte, con no poca intuición, aunque sin llegar al fondo de la cuestión⁸⁶. Por un lado, ya lo hemos dicho, había dejado establecido que la serie de viajes hechos desde Bristol en demanda de la isla fantástica hubo de estar motivada «por un descubrimiento fortuito, hecho antes de 1480». Por otro lado, ahora, contesta a su pregunta pen-

⁸⁶ Quinn también, a pesar de su minuciosidad, se mueve en la periferia, pues si en *John Day and Columbus* [73] se preocupa por los motivos que podía tener Colón para desear la información del viaje de Caboto —motivos que no pueden ser más obvios—, para llegar a unas conclusiones respecto a sus efectos en el tercer viaje que creemos desenfocados, en el otro estudio, *The argument* [73], se deja arrastrar por el espejismo de la prioridad inglesa en el descubrimiento, para lo que cree encontrar un asidero en esa afirmación de Day.

sando que esa noticia del descubrimiento de la isla Brasil pudo conocerla Colón durante su estancia en Inglaterra en 1477, época en la que se considera visitó Bristol y Galway y cuando hizo, en el mes de febrero de ese año, un viaje hasta la Thule o Islandia.

Claro es, Vigneras parece no sentirse muy satisfecho con la explicación que ofrece y, a continuación, menciona otra posibilidad, extraída del libro que Merrien publicó en 1955 sobre Colón, donde figura que muchos marinos de Bristol que habían tomado parte en el viaje de 1480 —el de John Lloy— fueron más tarde capturados por un corsario bretón, llamado Coétanlem, quien les condujo a Lisboa, donde Colón entraría en relación con ellos⁸⁷. Lástima, comenta Vigneras, que Merrien olvide indicar sus fuentes, como le sucede concretamente en este caso del corsario Coétanlem.

Pues bien: aunque tengamos que movernos por terreno poco firme —tanto como el propio Vigneras en este caso—, creemos que no es posible aceptar que Colón conociera ese viaje fortuito durante su estancia en Inglaterra en 1477, sencillamente porque tampoco es creíble que en ese año se produjera ese retorno que motivó la seguridad de la existencia de la isla Brasil. Decimos esto, porque un retorno que fuera capaz de producir tal convencimiento, forzosamente había de determinar una reacción inmediata. Y si ésta se produce en 1480, la distancia de tres años nos parece excesiva espera por quienes se sintieron ansiosos de lograr un éxito como el que se les deparaba, máxime cuando habían de temer que otros se les adelantaran. Por consiguiente, si los viajes de búsqueda se producen repentinamente en 1480 y 1481, parece más justo admitir que —al ser éstos el efecto de una causa que es común para ambos— el retorno movilizador que les produce hubo de precederles. Dada, pues, la apremiante actividad que estos viajes evidencian, lo más lógico es creer que el retorno que les ofreció el indicio tras el que parten debe fijarse en 1479⁸⁸. Y entonces, Colón estaba muy lejos de Inglaterra, de donde había regresado a Lisboa en la primavera de 1477.

⁸⁷ Jean Merrien: *Christophe Colomb*, París, 1955, pág. 87.

⁸⁸ Quinn, *The argument* [73], pág. 282, no advierte la necesidad del

De los pasos siguientes de Colón tenemos puntual noticia, gracias a los documentos que publicó Assereto. Así, sabemos que en julio de 1478 todavía estaba en Lisboa, donde recibió el encargo de ir a la Madera a comprar una partida de azúcar por cuenta de Luis Centurione. En agosto de 1479, Colón está en Génova, donde presta declaración en relación con el perjuicio económico sufrido en tal operación y, seguidamente, regresa a Lisboa. Su estancia entre las islas y Portugal continuó, hasta que pasó al ámbito africano y luego a Canarias. ¿Cuándo, pues, pudo conocer Colón lo referente a ese viaje fortuito?

e) *Reconstrucción de la aventura del «piloto desconocido»*

Si tenemos en cuenta lo que sentamos al principio, que un viaje accidental hacia el Occidente determinaría, en virtud del circuito de vientos y corrientes, que el retorno —caso de tener la fortuna de lograrlo— había de producirse por una vía distinta, entonces estaremos ante el hecho de que la nave que, tras el viaje fortuito, pudo llegar a Bristol aproximadamente en 1479 tuvo que haber partido, normalmente, de un lugar distinto. Y como la mayor posibilidad de la deriva a Occidente se sitúa en la zona de los alisios, llegamos a tener a la vista una muy presumible convergencia: que el piloto desconocido, a través del cual llega Colón a recibir las noticias de la existencia de tierras, sea el mismo que en 1479 arribó en salvamento a Bristol. Por un lado, no resulta verosímil que en el estrecho período de 1479 a 1483 pulularan por el Atlántico varios patrones o pilotos que

motivo y, tentado por la acariciada ilusión de la prioridad, invierte los términos para llegar a suponer que el descubrimiento de la tierra que llamaron Brasil pudo producirse en el viaje que se lleva a cabo en 1481. Pero, aparte de que tratándose de una expedición documentada tal supuesto hallazgo había de constar, resulta imposible creer que, precisamente se diera el hecho contradictorio de que se suspendieran los viajes al Occidente tras esta expedición, pues de haber tenido algún éxito, como el que presume, se habrían intensificado. Quinn, en su trabajo sobre *John Day* [73], se limita a decir que este conocimiento que tenía Colón de ese viaje realizado «en otros tiempos» —en el que se halló tierra—, se remontaba a fecha «anterior a 1492».

hubieran corrido la misma aventura y con idéntica suerte; lo más lógico es admitir lo que parece natural, según lo hemos visto: que sea uno y el mismo.

Por otro lado, resulta también comprensible que los vientos excepcionales, capaces de provocar el arrastre, no se repitieran con análogas consecuencias, en tan corto período, como para producir varios sucesos semejantes. Tanto en función del protagonista, como las circunstancias meteorológicas determinantes confluyen en la singularidad dentro de un corto plazo.

Más aún: si quien sufrió la deriva forzada se movía en el ámbito de Canarias, justo es que regresara allí. Pudo llegar a Bristol, pero ello no obliga a que tuviera que residir desde entonces en tal lugar. Si volvió enfermo o casi agotado, por lo menos esperaría a reponerse. Incluso cabe admitir que se viera en la precisión de tomar parte en una de las expediciones inmediatas —y sabemos que se dieron dos, una en 1480 y otra en 1481—, que se paralizaron repentinamente para reanudarse en 1491. Ello hace presumir que fracasado el mero intento, hubiera abandonado Bristol en 1482, pues, aparte cualquier otra razón, ¿qué crédito podía esperar merecer ya después de dos pruebas negativas?, y si tenemos calculado que los informes los recibe Colón en 1483, la convergencia en una misma persona se hace aún más verosímil.

Por otra parte, todo ello parece ajustarse también a la versión que Las Casas aporta —que no toma en este caso de don Hernando, lo que le da más valor—, y que dice recogerla de la «vulgar opinión que hubo en los tiempos pasados —es decir, en los primeros tiempos—, que sonaba ser la causa más eficaz —para Colón— de su final determinación»⁸⁹, versión que —agrega— también «era muy común a todos los que entonces en esta isla Española vivíamos, no solamente los que el primer viaje con el Almirante mismo. . a poblar en ella vinieron , pero también a los que desde a pocos días a ella venimos». Y a este propósito —contando los hechos, en sustancia, en forma paralela a Fernández de Oviedo—, se refiere a «una carabela o navío que había salido de un puerto de España», diciendo seguidamente: «no me acuerdo

⁸⁹ Las Casas, lib. 1, cap. XIV.

haber oído señalar el que fuese, aunque creo que del reino de Portugal se decía». Esta aparente contradicción merece la pena verla con atención, pues lo que nos expresa es una borrosa imagen que no acierta a poner en claro. Si se trata de una carabela que dice salida «de un puerto de España», claro es que ello no se corresponde con que, sin haberlo dudado primero, diga después que «creo que del reino de Portugal». Lo que parece desorientar a Las Casas es el hecho de que, hablándose «de un puerto de España» —como también lo dijo Oviedo—, no pudiera saber de cuál, al mismo tiempo que el rumor se refería a islas, porque no advertía que ese puerto de salida podía ser uno de las Canarias. La confusión venía producida por una circunstancia derivada de la superposición del supuesto desenlace del caso en la Madera, con lo que pudo resultarle incongruente que un barco salido de España, al retornar no volviera a su punto de origen. Que la narración que traslada del suceso se refería a una embarcación salida de puerto español es evidente, pues luego de explicar que corrió «terrible tormenta» y que «arrebatada de la violencia e ímpetu della, vino diz que a parar a estas islas» —y menciona concretamente La Española—, dice, sin advertir cuál había sido su corrección, que después «tornándose para España...». Y no olvidemos, para comprender la realidad del suceso, que Gómara lo recogió diciendo «unos hacen andaluz a este piloto, *que trataba en Canaria* y en la Madera; otros vizcaíno, que contrataba en Inglaterra y Francia; y otros portugués, que iba o venía de la Mina »; que no son alternativas, como puede parecer, sino cabos sueltos que se refieren al piloto y a la navegación que hacía —«que trataba en Canaria»— y el lugar donde torna al regreso, al Norte —«Inglaterra y Francia»—, mezclado todo confusamente con la supuesta historia de lo sucedido en la Madera, pues, lógicamente, con cada uno de estos segmentos había de hacer corresponder a un protagonista que encajara con ellos.

Y visto lo que se refiere al punto de partida, debe advertirse que esa nave la relaciona el padre Las Casas —también como Oviedo—, borrosamente, con Inglaterra, pues dice que «iba cargada de mercaderías para Flandes o *Inglaterra*». Algo demuestra que se había oído, aunque la versión deformada convierte en destino del navío lo que fue punto de arribada al retorno. No obs-

tante, la mención de Inglaterra —por todos— es bien indicativa, máxime si tenemos en cuenta el circuito circulatorio del Atlántico y contamos ya con los datos que hemos examinado, a la luz de los cuales esta referencia adquiere un significado bien claro. Y que se trata de un efecto acumulativo es evidente, pues al mismo tiempo que dice que esa nave «iba cargada de mercaderías para Flandes o Inglaterra» —es decir, con duda sobre su destino—, agrega «o para los tractos que por aquellos tiempos se tenían», con lo cual viene a dejar ver que no sabía cuál era su destino, y que si cita a Inglaterra o Flandes es porque el periplo de esa nave de alguna manera se relaciona con ese ámbito del Norte⁹⁰.

La confusión, pues, está determinada por el retorno, pues siguiendo adelante con su relato, y tras haber dicho que la nave pudo «llegar a esta isla sin tardar mucho tiempo y sin faltarles las viandas, y sin otra dificultad fuera del peligro que llevaban de poderse finalmente perder», después de uno más de los engorrosos incisos que intercala, termina por decir: «Así que no fue maravilla que en diez o quince días, y quizá en más, aquéllos corriesen 1.000 leguas, mayormente si el ímpetu del viento Boreal o Norte les tomó cerca o en paraje de Bretaña o de *Inglaterra* o de Flandes». Se ha superpuesto, como se ve, el regreso

⁹⁰ El doctor Enrique Marco Dorta —que tanto sabe de historias de la mar por tradición familiar— a quien dimos a leer el original de este trabajo, nos citó en este punto un caso que viene a apoyar —como testimonio paralelo— lo que aquí exponemos, pues recordó una conversación con el almirante don Julio Guillén en la que le refirió lo sucedido, en uno de sus viajes de instrucción, a la cubierta «Nautilus» —antiguo buque escuela de Guardiamarinas— que, despachado de La Habana para El Ferrol, fue a parar de arribada a un puerto de Irlanda. Se atribuyó el hecho a errores acumulados en las tomas de situación por no haber podido observar el sol en muchos días a causa de nieblas o cerrazón y equivocaciones de estima, siempre aproximada. También nos habló de que por el año 1928, más o menos, una goleta de la matrícula de Las Palmas —al mando de Juan Manero, amigo de la familia Marco— zarpó, no recordaba bien si exactamente de La Habana para Tenerife y, por motivos parecidos, fue a parar a la Bretaña francesa. El caso de este barco, salido inicialmente de Canarias, venía a reproducir, en cierto modo, y en época tan reciente, lo que siglos atrás pudo haber sucedido a quien, después de un viaje fortuito, trataba de regresar.

de la nave, confundiéndolo con el arrastre hacia Occidente, convirtiéndose el lugar de arribada en el punto donde les sorprendió la tormenta.

Bien claro se identifica la equivocación si advertimos que, después de habernos dicho que en el viaje no sufrieron apenas ninguna penalidad —«sin tardar mucho tiempo, sin faltarles las viandas y sin otra dificultad»—, luego dice que «por los grandes trabajos y hambres y enfermedades, murieron en el camino...»; lo que refiere al retorno, cuando a la imprevisión de víveres en que les sorprende el viaje forzado de la ida, en medio de una «terrible tormenta», tuvo que suceder un regreso lógicamente sin «terrible tormenta» y ya calculado el riesgo de la necesidad de prevenir aguada y víveres, aunque, como lo relata Gómara, «volvió de allá en muchos más días que fue». Fernández de Oviedo —el primero que reflejó este precedente— habló también de los «forzosos tiempos» en el viaje de ida; pero, en cambio, menciona «que después le hizo tiempo a su propósito y tornó a dar la vuelta, e tan favorable navegación le subçedió, que volvió a Europa ...» (I, lib. II, cap. II). Por consiguiente, es muy claro que Las Casas trastrocó lo que decía del viaje, quizá obligado a invertirlo para que se acomodara con el dramático desenlace de la historia —que en Oviedo parece contradictorio—; imaginado, como es evidente, pues esta última parte hubo de ser la que no trascendió y el vulgo tuvo que llenarla de alguna borrosa manera, que el dominico trató de reconstruir —como lo demás— a su modo.

Veamos cómo lo narra Las Casas:

«Tornándose para España —dice—, vinieron a parar destrozados; sacados los que, por los grandes trabajos y hambres y enfermedades, murieron en el camino, los que restaron, que fueron pocos y enfermos, diz que [vinieron] a la isla de la Madera, donde también fenecieron todos». Esta extinción total, casi bíblica, naturalmente no puede admitirse, pero a ella tenía que apelarse ante lo que resultaba inexplicable: que de la tripulación de esa nave, después de correr tan fenomenal aventura, nadie supiera nada, cuando lo lógico es que los que llegaran hubieran divulgado su extraña historia. De aquí la única solución: matarlos a todos. Les faltaba el eslabón de la arribada a Bristol, donde forzosamente permanecieron los supervivientes —que, ciertamente, serían

muy pocos—, y desde donde intervendrían, como es lógico, en los siguientes intentos. Y como faltaba el eslabón del lugar que alcanzaron en el regreso, tuvieron que imaginarlo. Las Casas lo sitúa en la Madera. ¿Por qué? Pues, sencillamente, porque si no llegan a tierra peninsular, española o portuguesa, que es lo que descarta de lo dicho por Oviedo, ¿a dónde pudieron llegar? Dado que, según el mismo Oviedo —quien se había referido a Portugal— y Gómara —que no se inclinó por lugar concreto—, unos decían que llegaron a la Madera, otros a las Azores y otros a las de Cabo Verde, Las Casas se decide por la Madera, por saber que Colón residió en Porto Santo, y —según el mismo Oviedo escribió— al piloto moribundo «le recogió en su casa como amigo y le hizo curar». Este es, pues, el motivo de fijarse en la Madera, aunque por lo que se ve —según lo que unos y otros decían— lo único de lo que había coincidencia era de que el contacto se produjo en las islas atlánticas. Así, el vacío del punto alcanzado en el retorno se llenaba, confundiéndole con el lugar donde Colón obtuvo las noticias del viaje.

La continuación del relato también es fruto de ese esfuerzo que trató de colmar los vacíos de lo que borrosamente llegó a trascender. Según Fernández de Oviedo, que fue el primero que escribió sobre el hecho, después de recoger Colón al piloto superviviente en su casa, se enteró de todo porque le pidió que «le fiziese una carta y asentase en ella aquella tierra que había visto», después de lo cual murió. Pero Las Casas, en cambio, dice que fue el piloto quien, sintiéndose morir, «descubrió a Colón todo lo que les había acontecido», con los detalles de situación del caso, «lo cual todo traía por escrito». Las Casas, que trató de averiguar lo que sucedió —como lo hemos visto al descartar lo que dijo Oviedo del regreso a Portugal—, incluye ahora otro dato que no ha copiado de nadie, que aparece envuelto en la historia de la llegada de los moribundos: que Colón conoció todo por una puntual relación del piloto, «lo cual todo traía por escrito». Y el dato no es superfluo, máxime cuando es una inserción concreta que pugna con todo lo que, por arrastre, venía narrando. Pues, ¿cómo podía concebirse que ese piloto, que por sorpresa atravesó el Atlántico, en medio de una gran tormenta, que muerto de sed y de hambre y enfermo —hasta el punto de

llegar casi sin vida—, resulta que había tenido la posibilidad de anotar «las alturas y el paraje donde esta isla dejaba o había hallado» y «los rumbos y caminos que habían llevado», «todo lo cual traía por escrito»? Las Casas, es cierto, normalmente adobaba y adornaba, ampliando por parafraseo, las fuentes que utilizaba; pero esto no es ya una dramatización cargada de adjetivos, sino un dato nuevo que inserta, lo que permite creer que algo había llegado a saber de ello. Y según lo que tenemos visto, ciertamente, corresponde a lo que es lógico; pues si el piloto permaneció en Bristol y se utilizaron sus servicios para los dos intentos inmediatos, resulta correctísimo que cuando, sintiéndose defraudado y enfermo, regresa a su tierra, con él pudiera llevar ese relato detallado que luego puso en manos de Colón. Porque no es entonces el náufrago el que llega en trance de muerte, sino quien ha tenido tiempo —años— y oportunidad —reposo— para redactar todo.

Es de señalar que si Las Casas transmite todos estos detalles —después de haber tratado de comprobarlos, como se ha advertido—, ello tiene un significado indubitable, pues no cabe suponer nunca que hable a humo de pajas, ya que siendo tan afecto a los Colón, su testimonio adquiere un valor extraordinario, pues de haber sido todo ello desconocido o dudoso, su silencio hubiera parecido muy lógico. Y no sólo no lo silencia —a pesar de lo que contrariaba a la tesis de los Colón de que el Almirante regaló las Indias a los Reyes, como algo que sólo por su industria se había descubierto—, sino que tampoco trata de desvirtuarlo, puesto que lo apoya con experiencias propias.

Que se trata de algo que se había traslucido y difundido en la época, nos lo demuestra el hecho de que, por otra vía y en otro ambiente muy distinto, recogió análogas noticias el inca Garcilaso de la Vega. Su versión también encaja con lo que llevamos dicho. Parece responder a los comentarios que en el Perú suscitó, entre los conquistadores, la lectura de Gómara, pues Garcilaso dice que como este cronista lo dio todo abreviado, y los informes a veces le llegaron imperfectos, «yo quise añadir esto poco que faltó de la relación de aquel antiguo historiador», basándose en noticias que —dice— «yo las oí en mi tierra a mi padre y a sus contemporáneos, que en aquellos tiempos la mayor y más ordi-

naria conversación que tenían era repetir las cosas más hazañosas y notables que en sus conquistas habían acaecido, *donde contaban la que hemos dicho...*, que como alcanzaron [a conocer] a muchos de los primeros descubridores y conquistadores del Nuevo Mundo, hubieron de ellos la entera relación de semejantes cosas»⁹¹.

Aparte de darnos Garcilaso el nombre del piloto —sin que sepamos en concreto quién pudo ser su informante—, ratifica lo que Fernández de Oviedo y Las Casas vinieron a decir, pues si traficaba desde los puertos andaluces con Canarias —como él lo dice sin dudarlo—, lo importante es que comerciaba en Canarias: en «las Canarias cargaba». Le hace trajinar en una contratación triangular: desde la Península a Canarias y desde aquí a la Madera —donde cargaba azúcar—, para volver a la Península. Varios detalles son interesantes: que la separación de su ruta, arrastrado por un temporal, se produce «atravesando de las Canarias a la isla de la Madera»; es decir, habiendo partido de Canarias. Otro de estos detalles es el que refiere que, en su arribada americana, tocó La Española —«la que ahora llaman Santo Domingo»—, lo que coincide con las anteriores versiones.

También aquello en que se diferencia de los otros relatos parece significativo. No menciona para nada a Inglaterra, que los otros cronistas citaban como punto de destino del navegante. Ahora bien, si ellos se refirieron a Inglaterra, haciéndose eco de una vaga relación con el viaje, confundiendo así con la arribada del retorno, la omisión de Garcilaso no puede interpretarse como negativa, sino, al contrario, como testimonio que evidencia la confusión de los anteriores.

Garcilaso tampoco menciona la llegada de la nave con los

⁹¹ Garcilaso de la Vega: *Comentarios reales de los incas*, parte I, libro I, cap. III, pág. 10 del tomo 133 de la edic. de la BAE, Madrid, 1963, con estudio preliminar del P. Carmelo Sáenz de Santa María. Quizá sea esta parte en que trata de «cómo se descubrió el Nuevo Mundo» uno de los escritos preliminares sobre lo que contaban los conquistadores de los sucesos viejos, que uniría a las historias de los antiguos incas. ¿Fue redactado para iniciar un libro de recuerdos? Por lo pronto, no parece encajar con los *Comentarios*, ni aun dentro del proceso que sobre su elaboración ofreció Durand

supervivientes a la Madera, para decir, en cambio, que «llegaron a la Tercera», es decir a las Azores, lugar en el que sitúa el consabido episodio de la recogida en la casa de Colón, donde van los cinco que regresan «porque supieron que era gran piloto y cosmógrafo y que hacía cartas de navegar», aunque «por mucho que Cristóbal Colón les regaló, no pudieron volver en sí, y murieron *todos* en su casa». La inserción de la inadmisibile historia es el viejo relleno de lo que resultaba vacío; y esto, como el señalamiento del suceso en la Tercera, demuestra que si lo que no se sabía era el lugar del retorno, en cambio se tenía clara conciencia de que el hecho del informe tuvo lugar en una isla, en lo que coinciden todos, y lo que coincide también con lo que dejamos establecido, máxime cuando nos viene a descartar la isla de la Madera. Pero hay algo más en Garcilaso de verdadera importancia: que nos da una fecha. Y es con lo que comienza su relato: «Cerca del año de mil y cuatrocientos y ochenta y cuatro, uno más o menos, un piloto natural de la villa de Huelva...»; época en la que sitúa el viaje. Y si esto es imposible, porque es el año en el que va Colón con su proyecto a Lisboa, en cambio nos ofrece el síntoma de que el momento en el que recibió la información —que es con lo que se confunde— es casi inmediato a la apertura de negociaciones y muy tardío.

Tras este contraste de las fuentes, es evidente su sustancial identidad en reflejarnos el eco de lo que pudo llegar a trascender, y la coincidencia en revelarnos detalles que encajan con las conclusiones obtenidas de acuerdo con nuestro método. El regreso de una nave, pocos años antes de iniciar Colón sus gestiones, lo ponen de manifiesto tanto los testimonios como el ulterior proceder del descubridor, aspecto en el que el profesor Manzano nos ilustrará con el fruto de su larga y paciente investigación.

f) *La explicación de otros puntos oscuros*

Por otra parte, la reconstrucción a la que hemos llegado nos ofrece, además, explicación para varios puntos que parecen poco claros en el desarrollo de los acontecimientos. Uno de ellos, el hecho, que sería demasiado extraño, de que si fuera el sujeto

un piloto portugués que había regresado a su país, los portugueses, interesados en los descubrimientos —y más quienes fletaron su nave—, no hubieran conocido nada de ello, permaneciendo insensibles a su regreso, sin saber aprovechar sus informes. Otro, que ese piloto desconocido permaneciera mudo, sin dar explicaciones a nadie sobre su prolongada ausencia y su llegada irregular, con esa vuelta *in extremis*. Ambos aspectos, en cambio, dejarían de ser incomprensibles si no se trata de un piloto portugués y si regresa a una base de partida que no interviene en empresas descubridoras, y después de una estancia en otra parte —en el Bristol de la arribada—, de donde vuelve ya enfermo de gravedad, después de haber fracasado en el intento de repetir su experiencia, como pretendió sacar partido aquel Vicente Díaz de su imaginaria visión, de que nos habla don Hernando⁹².

Quizá no precise explicación otro aspecto, que puede ser independiente de una razón determinante, pero no está de más advertir que, en la forma en que se nos presentan los hechos, también tendría un sentido mucho más lógico, de acuerdo con nuestro razonamiento, la doble opción de la gestión colombina tras su apartamiento de la corte de Lisboa. Según el relato de don Hernando, que en lo sustancial repite Las Casas, cuando Colón decidió tantear las posibilidades de su proyecto tomando el camino de La Rábida, considerando que pudiera necesitar proponer su empresa «de nuevo a cualquier otro príncipe, y así en esto pasase largo tiempo, mandó a Inglaterra un hermano suyo que estaba con él, llamado Bartolomé Colón»⁹³. Aparte del problema de la fecha en que llegó a pasar a Inglaterra el hermano del Almirante, lo cierto es que esta doble gestión fue hecha antes de que pasara a Francia. ¿Y no es curioso, nos preguntamos, que en paralelo con la gestión española de Colón fuera Bartolomé a plantear lo mismo a Londres?⁹⁴. Si para la decisión de someter

⁹² H Colón *Hª del Almirante*, cap IX, t. I, págs 76-77 de la edic. de Serrano y Sanz.

⁹³ Don Hernando Colón, cap. XI; semejante, aunque con la duda de la fecha, en Las Casas, lib. I, cap. XXIX.

⁹⁴ Quinn, en *John Day and Columbus* [73], llama la atención sobre el interés de Colón por el contacto con Inglaterra, señalando el significado que puede tener, además del envío de su hermano Bartolomé, la

su proyecto a los Reyes Católicos hubo de pesar la razón de haber sido por Canarias por donde se produjo la deriva del piloto, también cabía pensar que la alternativa inglesa se basaba en una motivación relacionada con su retorno. El hecho, al menos, es sugeridor, y a la luz de lo que se nos ha planteado, adquiriría un nuevo significado. Por otra parte, los de Bristol, que interrumpieron sus búsquedas en 1482, justamente cuando, según lo que resulta de lo que vamos viendo, el piloto marcha de Inglaterra, ¿por qué vuelven a sus intentonas desde 1491? ¿Será a causa de la renovación de los anteriores fundamentos, tras las instancias de Bartolomé Colón? ¿Tendrá que ver en ello aquello que menciona don Hernando sobre la relación que inició con el rey británico, «al cual presentó un mapamundi»?

Por último, merecen alguna consideración otros aspectos que complementan la verosimilitud de la reconstrucción obtenida, todos ellos coincidentes en la solución apuntada. En efecto, si nos atenemos al comportamiento de Colón en el viaje descubridor, podemos advertir el contraste de su incertidumbre al llegar a Cuba —en la duda de si es tierra firme o isla— con la seguridad de que La Española es una isla. Ello parece apuntar a que Colón sólo tenía noticia de una gran isla; por eso, si primero piensa que Cuba puede ser el Cipango —y al no reconocerla, duda—, luego le identifica rotundamente con La Española. Esto permite comprender que el piloto llegó a esta isla, pero no pasó por Cuba, por haber seguido por las Lucayas, intentando dirigirse al Oeste, no sin antes verse obligado a tocar en tierra de Norteamérica, desde donde alcanzaría las Islas Británicas. De aquí la identificación *del cabo más próximo a Irlanda*, visitado luego por Caboto, que Day considera, en su carta a Colón, como visto «en otros tiempos».

Y apoya esta interpretación del comportamiento de Colón en su viaje de descubrimiento —como huella y reflejo de la posible ruta del piloto— uno de los datos de Las Casas, cuando habla de las referencias que los indios dieron en Cuba —y dice haber-

correspondencia con el rey británico, de la que alardeó en la corte de los Reyes Católicos, así como su atención por las actividades de los de Bristol y las de Caboto.

lo oído él: «de que tuvimos relación»— a los primeros que fueron a poblarla, al manifestarles que «tenían reciente memoria de haber llegado a esta isla Española otros hombres blancos y barbados como nosotros, antes que nosotros no muchos años»⁹⁵. Y Las Casas, que parece extrañarse de que los indios de Cuba no dijieran tal cosa de su propia isla sino de la contigua, quiso explicárselo, aventurando que «esto pudieron saber los indios vecinos de Cuba, porque se comunicaban con sus barquillos o canoas», y más aún porque «Cuba sabemos, sin duda, que se pobló y fue poblada desta Española», sin advertir aquí que, en efecto, desde que los españoles se establecieron en la Dominicana, se produjo una emigración de grupos de sus naturales a la isla de Cuba.

Por otra parte, si Day puede decir a Colón, al referirse a ese descubrimiento de *otros tiempos*, con plena seguridad, «como *dello tiene noticia* V. Señoría», tenemos que pensar que sólo pudo ser porque el propio Colón le hubiera hablado de que sabía que ese hallazgo se realizó, pues de otra forma sería convertirle en adivino. Hasta es muy presumible que en la carta que le hizo llegar Colón le mencionara ese conocimiento, ante la necesidad de soslayar sus reservas, pues como se ve, por lo que contesta, sólo se muestra dispuesto a informar en «lo que onesto fuere, sin perjuicio del Rey mi señor». Y que bien lo sabía Colón es evidente, pues si en el segundo viaje decide que Cuba es tierra continental, el hecho de renunciar a seguir hacia el Norte evidencia que tenía alguna idea de que no había de encontrar nada importante por aquel rumbo, como lo confirma la propia estampa de semidesierto humano que adquirió Caboto, quien regresó, en 1497, sin ver un solo indio. Y además porque ese convencimiento de Colón nos demuestra que tenía conciencia de la extensa tierra que seguía hacia el Norte.

Como bien dice Quinn, la idea de que hubo un *piloto informante* parece haber sido muy popular antes de la muerte de Colón, lo que explica que se reflejase en los cronistas. El por qué pudo extenderse ese rumor bien lo vemos en el caso de que tratamos, pues si Day —dirigiéndose al propio descubridor— le habla

⁹⁵ Las Casas, lib I, cap. XIV.

indirectamente de ello, porque algo sobre el particular le ha mencionado el Almirante, la conclusión es obvia.

VI. CONCLUSIONES

Si las antiguas arribadas de supervivientes a tierras americanas que pudieron existir antes del siglo xv determinaron transferencias culturales, éstas tuvieron que ser menores o prácticamente nulas, sobre todo, a partir del momento en que los llegados accidentalmente se convirtieron en fugaces visitantes al intentar el retorno. Desde ese instante, su consecuencia se reflejaría en la pretensión de alcanzar las islas o tierras que las noticias de los que regresaran originaron, y todo dependía de lo que se identificara, desde la orilla europea, a través de esas novedades.

Según el examen que hemos hecho de la expedición de Teive de 1452 y de las inquietudes nuevamente suscitadas poco antes de 1474, resulta que el proyecto colombino se vio promovido por una identificación semejante a la que se supuso por lo menos en ambas fechas. La idea, pues, no era nueva, y hasta puede decirse que el proyecto se había llevado a la práctica o se intentó más de una vez. Si los portugueses no descubrieron América con un piloto español, en 1452, no fue por falta de imaginación de los intrépidos lusitanos, que tan a punto estuvieron de lograrlo, del mismo modo que ellos tuvieron los primeros indicios y noticias, y portugueses debieron ser también todos los que en esos años pudieron avistar las tierras nuevas. La posibilidad y hasta la presunción asiaticista también fue anticipadamente portuguesa. Ello es lógico, pues lo que sería inexplicable es que un mercader extranjero tuviera que sugerirles la idea, cuando su pericia náutica era tan extraordinaria. Otro es el caso de 1479, pues la arribada a Bristol determinó, es cierto, una febril actividad, pero sin arraigo —como inyectada—, como la pronta renuncia lo evidencia, puesto que allí ninguna experiencia ni tradición descubridora existía. Por eso será también allí donde luego un mercader extranjero —Bartolomé Colón— pudo sugerir con sus instancias la empresa, que es, a fin de cuentas, lo que se repitió en los años de la estancia de Juan Caboto.

Hubo, pues —y ahí están, al menos, los intentos de Teive y de Telles—, potencialmente, más de un Colón —como hubo más de un piloto informante, es decir más de un retorno—, y si el descubrimiento, al fin, se realiza con éxito en 1492, cuando el intento de cuarenta años antes había fracasado ⁹⁶, quizá deba atribuirse, primero, a la paralización del plan de Telles a causa de la guerra con Castilla, y después a que la expedición española contó con una base de partida mucho más favorable —San Sebastián de la Gomera—, y sobre todo a que hubo más aguante en las tripulaciones, que se avinieron al fin a proseguir en la penetración, sometidas por la decisión de los capitanes paleños, que cortaron los dos intentos de renuncia que se produjeron en el viaje ⁹⁷. Con ello, el contacto transatlántico, hecho posible por hombres que, en cambio, nos son desconocidos, fue ya definitivo.

Y como dijo el medinés P. Acosta, comentando la noción que se tenía sobre este viaje forzoso del informante de Colón, «así pudo ser que algunas gentes de Europa o de Africa antiguamente hayan sido arrebatadas por la fuerza del viento y arrojadas a tierras no conocidas, pasado el mar océano» ⁹⁸.

* * *

Mucho nos alegraría que del mismo modo que el profesor Manzano, con su agudeza acreditada, ha podido identificar, por los pasos dados por Colón en sus viajes, la huella de los informes del «piloto desconocido», nuestra contribución sea útil para perfilar desde otro ángulo esa misma realidad. En el libro que tiene a punto de publicar quizá podamos ver si encaja de alguna forma con su investigación lo que aquí apuntamos.

⁹⁶ No mencionamos siquiera el proyecto de Fernán Dolmo porque éste era una simple consecuencia del que Colón presentó en 1484 ante la corte portuguesa. Lo estudiamos en otro trabajo.

⁹⁷ Vid. Juan Manzano *Los motines en el primer viaje colombino*, «Cuadernos Colombinos» (Valladolid, núm. 1 (1971) y también en «Revista de Indias», núms 119-122.

⁹⁸ P. José de Acosta: *Historia natural y moral de las Indias*, lib. I. capítulo XIX, pág. 30 de la edición de la BAE, Madrid, 1954.