

LAS BASES GEOGRÁFICA Y CIENTÍFICA DEL PENSAMIENTO DE COLÓN EN EL PROYECTO OCEÁNICO

The geographical and scientific bases
of the thought of Colon in the ocean project

Jesús María Porro Gutiérrez
Universidad de Valladolid, España

Resumen: En el presente trabajo exponemos los principales aspectos relacionados con la formación marinera de Colón, así como las bases de sus conocimientos geográficos y científicos, para a continuación analizar las cuestiones relativas a la génesis y maduración de su proyecto oceánico, sus planteamientos y limitaciones, y la negativa de la Corte portuguesa a amparar su plan, lo que motivó el traslado de Colón a Castilla para ofrecer allí su proyecto.

Palabras clave: navegación, geografía, ciencias, Océano Atlántico, Extremo Oriente.

Abstract: This work presents the main aspects related to Columbus' maritime training, as well as the basis of his geographical and scientific knowledge, and goes on to discuss questions concerning the genesis and maturation of his ocean project, including the approaches and limitations that led to the Portuguese court's refusal of support, which motivated Columbus' move to Castile to offer the project there.

Keywords: navigation, geography, sciences, Atlantic Ocean, Far East.

Introducción

Pocas personas han sido objeto de tanta atención y han provocado que se vierta sobre ellas tantos ríos de tinta, con muchos estudios y todo tipo de opiniones, como Cristóbal Colón. Nuestro objetivo aquí no estriba en polemizar ni intentar desentrañar algunos de los clásicos y enmarañados enigmas sobre el personaje, sino que nos hemos planteado una meta más modesta: realizar una recapitulación y revisión crítica sobre las ideas que dieron lugar a su proyecto oceánico, matizando algunos de los aspectos —desde el nacimiento del plan hasta el final del primer viaje— e incidiendo al respecto en varias consideraciones geográficas, astronómicas, náuticas y cartográficas.

Siendo abundante la bibliografía sobre el personaje, solo hemos utilizado la pertinente para nuestra investigación, y hemos destacado aquellos aspectos sobre su perfil personal —algunos datos relativos a su origen, juventud, etapa marinera y formación— que, junto a detalles de la realidad política y económica de la época, nos permitirán resaltar los temas culturales más relacionados con este trabajo, destacando los geográficos y científicos. En cuanto a las fuentes, su aporte de información es modesto para nuestras necesidades y propósito (apenas contamos con la Colección Documental del Descubrimiento, con pocos documentos válidos para la etapa estudiada), por lo que el mayor peso ha recaído en las crónicas de Hernando Colón (en adelante, HC) y Las Casas (en adelante, LCA), si bien deben ser manejadas con precaución y no poco espíritu crítico, por su parcialidad y cercanía al personaje.

La formación marinera de Colón debió de comenzar muy pronto (admitiendo que naciera en 1451, según se deduce del documento Assereto,¹ [1904: 9-16], traducido por Carrera [1998, 53-60]), como confirman, por un lado, su hijo Hernando indirectamente en su biografía, ya que su padre empezó a navegar desde muy tierna edad y llevaba ya más de cuarenta años en periplos (HC, 1984: 55-57); y, por otro, el propio Colón a través de dos de sus escritos: el 21 de diciembre (Diario) cita: «yo e andado veinte y tres años en la mar, sin salir d'ella tiempo que se aya de contar» (Cristóbal Colón, 1986: 138-139), puesto que se trasladó a Castilla avanzado el año de 1484, tuvo que iniciar su experiencia marinera en 1461; y en una carta a los Reyes Católicos de 1501 declara: «Ya pasan de cuarenta años que yo voy en este uso» (LCA, s/f, cap. 3: 30). Ese tema ya fue tratado por C. Varela (1984: 277).

Su iniciación náutica aconteció muy pronto, en 1461, cuando debió de formar parte de una flotilla genovesa que partía en socorro a Chipre, al mando de *Imperiale Doria*; de las noticias aportadas por padre e hijo se deduce que continuó navegando y, por lo tanto, ampliando su experiencia marinera, si bien los

1. Archivio Notarile di Stato genovés (Ventimiglia, Filza 2, anni 1474-1504, núm. 266). Fue publicado por Ugo Assereto, por lo que se le conoce por este nombre, y está incluido en la Colección Documental del Descubrimiento, vol. 1, núm. 11, págs. 34-39.

años transcurridos entre 1462 y 1466 son oscuros, puesto que carecemos de indicios al respecto (Varela y León, 2003: 78-79). Hacia 1467, el futuro almirante prestaba sus servicios como corsario al rey intruso de Aragón, el conde de Provenza, René d'Anjou. Su hijo cita la carta del padre a los Reyes Católicos, escrita en La Española, en enero de 1495, a propósito de los errores en las derrotas (Colón, 1984: 56). También Las Casas hace lo propio y comenta la misiva y el episodio (LCA, s/f, cap. 3: 30-31). El propio descubridor, en carta fechada en el año 1502, habla de sus periplos frente a las costas de Marsella (Varela, 1984: 306). Dicho periplo debió de ser una de las causas que llevaron a Colón a mantener en secreto sus orígenes, hasta ver confirmados su éxito y su posición (Enseñat, 2006: 359-361).

Resulta razonable pensar que Colón navegó por el Levante durante varios años. Según Hernando Colón, su padre afirmó en cierta ocasión: «vi todo el Levante y todo el Poniente» (LCA, cap. 3: 30-31). Así destacó en la documentación las diversas menciones a la isla de Quíos, ya que consta su presencia física, pues recoge que fue testigo de la extracción de la almáciga: «hace mención haber navegado a las islas del Archipiélago, donde en una dellas, que se llama Enxión, vio sacar almáciga». Debió de recorrer una parte nada desdeñable del Mediterráneo oriental. De acuerdo con Hernando Colón, «todo lo que hasta hoy se navega he andado. Trato y conversación he tenido con gente sabia, eclesiásticos y seglares, latinos, griegos, judíos y moros, y con otros muchos de otras sectas» (HC, 1984: 55-57). En otras versiones, llamativamente, se ha citado indios en lugar de judíos (Colón, 1986: 120-121).

Hay indicios sólidos para situar la presencia de Colón en Portugal en 1470 (Rumeu, 1992: 77-113), pues Las Casas cita una carta dirigida al Rey Católico que permite sostener tal suposición: «fui a aportar a Portugal, adonde el rey de allí entendía en el descubrir más que otro [...] que en catorce años no le pude hacer entender lo que yo dije» (LCA, s/f, cap. 37: 136). Como señalaron Varela y Enseñat, Colón abandonó Portugal en 1484 para ofrecer su proyecto a los Reyes Católicos, luego al restar los citados catorce años obtenemos la fecha de 1470 (Varela, 1984: 357; Enseñat, 2006: 384).

Algunas pistas vagas conducen a una evidente presencia en Cádiz, anterior a 1484 (Rumeu, 1992: 112), quizá relacionada con los frecuentes viajes a Quíos (Enseñat, 2006: 386-387). Gracias a los tres documentos correspondientes a los años 1474, 1475 y 1476, sabemos de un corsario Colombo que actuaba en Chipre, siendo lógico suponer que se trataba del genovés y no del francés, es decir, de Cristóbal Colón y no de Guillaume de Casenove (alias Coullon), tal y como planteó oportunamente Enseñat (2006: 389; Salvagnini, 1894: 190, 198, 206; Bossi, 1818: 79; Vignaud, 1905: 310-311).

La etapa atlántica de las navegaciones de Cristóbal Colón se inició en 1476, cuando navegó en conserva, rumbo a Inglaterra, escoltando a una expedición comercial genovesa. Su hijo Hernando y Las Casas — confundidos por un relato del cronista veneciano Marco Antonio Coccio Sabellico— citan un combate que en realidad tuvo lugar más tarde, en agosto de 1485, cuando de hecho el

enfrentamiento en el que se vio involucrado su padre ocurrió en agosto de 1476, siendo atacadas sus naves por el vicealmirante francés Guillaume de Casenove, a la altura del cabo San Vicente, y salvándose Cristóbal en el naufragio tras nadar esforzadamente y alcanzar la costa de Lagos agotado (HC, 1984: 59-60; LCA, s/f, cap. 4: 33-34). Este episodio ocasionó una nueva estancia de Colón en Lisboa, donde buscó y encontró refugio y el apoyo de compatriotas genoveses. Es posible que fuera Cristóforo Salvago el mercader-piloto que iniciara a Colón en la práctica de los periplos atlánticos, familiarizándolo con la ruta de Flandes (Enseñat, 2006: 408-409, 416).

A comienzos de 1477, Cristóbal debió de navegar en un buque portugués, pues siguió la ruta de Bristol y llegó en el mes de febrero a Islandia, e incluso algo más hacia el oeste: «el año de 1477, por Febrero, navegué más allá de Tile cien leguas [...] y los ingleses [...] los de Bristol, van con sus mercaderías a esta isla, que es tan grande como Inglaterra [...] hoy se llama Frislanda» (HC, 1984, 56-57; lo mismo afirma LCA, s/f, cap. 3: 31: «ultra Tile, isla, cien leguas»), tras una escala previa en el puerto irlandés de Galway: «hemos visto muchas cosas notables y sobre todo en Galway» (Varela, 1984: 243).

Es probable que el motivo del viaje fuera la pesca del bacalao. Por entonces ya debía de tener cierta competencia en lo relativo a marinería y navegación. Las Casas recogió: «Nuestro Señor [...] en la marinería me hizo abundoso» (LCA, s/f, cap. 3: 30). En el año 1478 Colón debió de frecuentar la ruta de Lisboa a Flandes y Londres, pues hay evidencias de su buen conocimiento de ese ámbito comercial. Se trata de las experiencias acumuladas por un avezado y experimentado marino, y se deduce en la carta dirigida a los monarcas el 6 de febrero de 1502 (Enseñat, 2006: 429; Varela, 1984: 306).

La siguiente etapa marítima de Colón fue más larga y tuvo como base las islas Madeira. Durante tres años (1478-1481) se dedicó a transportar azúcar del mencionado archipiélago hasta Lisboa, pilotando naves lusas, si bien al servicio de mercaderes genoveses. Según Enseñat (2006: 443), se trataba de Ludovico Centurione Scotto y Paolo Di Negro. Hay prueba documental en un acta otorgada en Génova, el 25 de agosto de 1479 (doc. Assereto ya citado), en que Colón declara como testigo de una controversia, continuando luego la ruta de Cádiz a Génova (Pérez de Tudela, 1994: 34-39). El futuro almirante debió de valorar la posición estratégica de Madeira como base comercial y nudo de comunicación marítima. Las Casas expuso que en Madeira y Puerto Santo «comenzaba a haber gran concurso de navíos sobre su población y vecindad y frecuentes nuevas se tenían cada día de los descubrimientos que de nuevo se hacían» (LCA, s/f, cap. 4: 35).

Fue en esa etapa cuando debió de viajar con frecuencia de Lisboa a Porto Santo, ciudad en la que debió de instalarse con carácter temporal, cerca de un año, probablemente para concertar su matrimonio con Filippa Moniz Perestrello. Una vez casado y asentado en la isla, donde nacería su primogénito, Diego, Cristóbal comenzó sus viajes a Guinea:

[...] a inquirir también la práctica y experiencia de las navegaciones y caminos que por la mar hacían los portugueses a la Mina del Oro y costa de Guinea [...] acordó de ver por experiencia lo que entonces del mundo por la parte de Etiopía se andaba y practicaba por la mar, y así navegó algunas veces aquel camino en compañía de los portugueses.

En alguno de ellos le acompañó su hermano Bartolomé; se trataba tanto de periplos comerciales como relativos a los descubrimientos geográficos africanos: «En estos viajes y descubrimientos, o en alguno dellos se halló el Almirante D. Cristóbal Colón y su hermano D. Bartolomé Colón, según [...] cartas y cosas escritas que tengo de sus manos». El hijo agregó: «Yo estuve en el castillo de San Jorge, de la Mina del Rey de Portugal, que está debajo de la Equinocial [...] navegando muchas veces desde Lisboa a Guinea» (HC, 1984: 57). El testimonio de Las Casas dio a entender que posiblemente ambos hermanos participaran en el primer viaje de Diogo Cão: el rey Juan II «tornó a enviar otros descubridores el año de 1484, que descubrieron el reino de Congo, y más adelante hasta 24 grados, de la parte de la línea equinocial hacia el Sur» (LCA, s/f, cap. 3: 31; cap. 27: 145). Resulta lógico suponer que por entonces, y a raíz de su enlace o inmediatamente después, Cristóbal y su hermano debieron de naturalizarse portugueses, pues de lo contrario no hubieran tenido acceso a la ruta guineana ni a la de los descubrimientos africanos. Enseñat lo argumenta sagazmente y añade que en caso contrario no hubiera sido perseguido por la justicia lusa a finales de 1484, pues como genovés le amparaban los privilegios reales de la época (2006: 453). Rumeu, por su parte, cita que en uno de los acostamientos otorgados por los Reyes Católicos a Colón, fechado el 18 de octubre de 1487, aparece como portugués (1982: 35). Esta historia es objeto de estudio en este artículo, que se basa precisamente en las obras de los Colón, padre e hijo, y de Las Casas.

1. La cultura: los conocimientos geográficos y científicos

Hernando Colón alegó que su padre gozó de una buena formación: «el Almirante era hombre de letras y de grandes experiencias, y que no gastó el tiempo en cosas manuales ni artes mecánicas» (HC, 1984: 53). Las Casas expresaría que «Cristóbal Colón tuvo oficio mecánico [...] parece difícil y casi imposible haber sido» (LCA, s/f, cap. 3: 32).

En consecuencia nos preguntamos: ¿en qué campos y cuál fue el nivel de competencia que adquirió? Creemos que el planteamiento es un tanto exagerado para la etapa entre la niñez y la primera juventud. Según Hernando, «aprendió las letras y estudió en Pavía, lo que le bastó para entender los cosmógrafos, a cuya lección fue muy aficionado, y por cuyo respeto se entregó también a la astrología y geometría» (HC, 1984: 54). Y según Las Casas: «formando tan buena y legible letra (la cual yo vi muchas veces), que pudiera con ella ganar de comer [...]. Estudió en Pavía los primeros rudimentos de las letras, mayormente la

gramática»; pero la idea puede ser válida para su posterior aprendizaje y desempeño náutico; Las Casas lo insinúa claramente:

[...] porque Dios le dotó de alto juicio, de gran memoria y de vehemente afición, tratando muchas veces con hombres doctos, y con su infatigable trabajo estudioso [...] consiguió la mécula y substancia de las otras ciencias [...] la geometría, geografía, cosmografía, astrología o astronomía y marinería (LCA, s/f, cap. 3: 29-30).

En lo tocante a la polémica sobre Pavía, es evidente que el futuro almirante no estudió en su universidad, pero bien pudo hacerlo en una de las escuelas que los dominicos tenían en sus conventos, adquiriendo modestos aunque sólidos y muy interesantes rudimentos en su formación. Enseñat argumenta que Colón y su hermano Diego fueron clérigos menores, depositados en calidad de donados por su padre en Génova y Pavía; luego, por sus dotes, curiosidad insaciable e inteligencia, suplió la falta de estudios superiores, contando además con la suerte de poder tratar a personas cultas y doctas entre los frailes (Enseñat, 2006: 328-337).

Las frecuentes navegaciones experimentadas en su etapa marinera permitieron a un Cristóbal Colón autodidacta no solo ampliar su visión y conocimiento del mundo, sino también afianzar una cierta suficiencia en materias relacionadas con los quehaceres náuticos, como la geografía, la geometría y la astronomía. En consecuencia, como navegante experimentado que había tratado con «latinos, griegos, indianos y árabes», Colón debió de conocer las ideas geográficas, así como los rudimentos cosmográficos (según el testimonio del cronista genovés Agustín Justiniano, recogido por Las Casas: «cuando ya fue mancebo se dio al arte de la mar y pasó a Lisboa, en Portugal, donde aprendió las cosas de cosmografía» [LCA, s/f, cap. 3: 32]), astrológicos y náuticos, típicos de los mercaderes y marineros orientales que frecuentaban la ruta del Índico, a través del Mar Rojo y el Golfo Pérsico. Así lo expresa el propio almirante en carta a los Reyes Católicos: «Trato y conversación he tenido con [...] latinos y griegos, judíos y moros, y con otros muchos de otras sectas» (LCA, s/f, cap. 3: 30-32).

Durante los largos años empleados en sus navegaciones, Cristóbal se familiarizó con la realidad geográfica y económica, así como con el ambiente vivido por genoveses, venecianos, florentinos, aragoneses, franceses, flamencos, ingleses, castellanos y portugueses, primero en el ámbito del Mediterráneo, más tarde en el Atlántico norte, luego en la ruta de Madeira a Lisboa y, finalmente, en la empresa de Guinea: «De muy pequeña edad entré en la mar navegando y lo he continuado hasta hoy. La misma arte inclina a quien la prosigue a desear saber los secretos deste mundo [...]. Todo lo que hasta hoy se navega he andado» (LCA, s/f, cap. 3: 30); en términos similares se expresó Hernando Colón (HC, 1984: 55).

Es evidente que su predisposición favorable, así como su tesón y amor propio, junto a su inteligencia despierta y habilidad en ciertas materias y saberes, le proporcionaron a Colón una más que decorosa y nada desdeñable formación, aunque fuera modesta comparada con el bagaje de un erudito humanista de su

época. Si los testimonios de su hijo y Las Casas son ciertos, destacó por su aprovechamiento en matemáticas, geometría y cartografía. Según Las Casas, «le sucedió darse justamente al aritmética y también a dibujar y pintar, que lo mismo alcanzara si quisiera vivir por ello» (LCA, s/f, cap. 3: 29).

Hernando, por su parte, afirmó que «aun Ptolomeo en el principio de su Cosmografía, dice que ninguno puede ser buen cosmógrafo, si también no fuere pintor. Supo también hacer diseños para plantar las tierras y fijar los cuerpos cosmográficos en plano y redondo». Según su propia confesión, sus conocimientos de astronomía fueron bastante decorosos, llegando al nivel que necesitaba para sus planes. Su afición y aptitudes por la cartografía parecían evidentes, y era diestro en la elaboración de cartas náuticas. Según Las Casas:

Nuestro Señor [...] de astrología me dio lo que bastaba [...] manos para dibujar esta esfera, y en ella las ciudades, ríos y montañas, islas y puertos, todo en su propio sitio [...] he yo visto y puesto estudio en ver de todas escrituras: cosmografía, historias, crónicas y filosofía.

También consignó esta afirmación: «Trato y conversación he tenido con gente sabia, eclesiásticos y seglares», coincidiendo con Hernando (HC, 1984: 55). Siempre procuró mantener el contacto con personas de las que pudiera aprender algo en aquellas ciencias o disciplinas que le interesaban, y confirmó su tendencia autodidacta con frecuentes y variadas lecturas: «he yo visto y puesto estudio en ver de todas escrituras: cosmografía, historias, crónicas y filosofía» (LCA, s/f, cap. 3: 30; HC, 1984: 55), jactándose en ocasiones de sus conocimientos bíblicos y de los clásicos. Así, en carta a su hijo Diego, fechada en Sevilla el 28 de noviembre de 1504, Colón expresa: «si yo miento, el Paralipomenon y el libro de los Reyes y Josepho de Antiquitatibus [...] dirán lo que desto saben» (Fernández de Navarrete, 1825: 337).

Tanto en la correspondencia del propio almirante como en las referencias de su hijo Hernando y de Las Casas queda constancia de un cierto conocimiento de autores como Estrabón, Plinio, Marino, Ptolomeo y Alfragano. Además, Cristóbal dejó comentarios que demuestran su suficiencia en materia de geografía: por ejemplo, cuando argumentó que la isla de Tile (Tule) no se encontraba en la posición asignada por Ptolomeo en sus mapas, sino más al oeste: «Tile no está sita dentro de la línea que incluye al Occidente, si no es mucho más occidental». En consecuencia, «estuve en la fortaleza de San Jorge de la mina [...] que está debajo de la Equinocial, y soy buen testigo de que no es inhabitable», y agrega: «navegando muchas veces de Lisboa a Guinea, consideré diligentemente que el grado corresponde en la tierra a 56 millas y dos tercios» (HC, 1984: 55-57, 62).

En función de las variadas anotaciones, Las Casas afirmó que todas las zonas de la Tierra eran navegables: «en unas anotaciones que hizo de cómo todas las cinco zonas son navegables, probándolo por experiencia de sus navegaciones», y avaló su habitabilidad en el ámbito tropical, incluso cerca de la parte tórrida; huelga decir que tanto por sus lecturas como por su experiencia empírica

defendió el concepto de la esfericidad terrestre. En el campo de la astronomía también intentó conciliar lo leído con sus observaciones personales (LCA, s/f, cap. 5: 31, 36-37).

2. La génesis del proyecto oceánico

El ya mencionado viaje a Islandia de 1477 fue posiblemente la primera experiencia seria, aunque muy incipiente, con la que contó Colón para, con el tiempo, desarrollar y madurar un proyecto oceánico. El periplo fue importante en el plano geográfico, ante todo porque permitió a Cristóbal albergar las primeras dudas y planteamientos críticos respecto a la *Geografía* de Ptolomeo, autor y obra que gozaron de gran reputación en las centurias medievales, e incluso en el siglo xv, tanto en el universo cristiano como en el musulmán. Pese a la citada corrección hecha al alejandrino en lo referente a la posición de Tule en el mapa, algunos críticos han planteado que los datos erróneos expuestos por Colón respecto a la latitud demuestran que por entonces no dominaba la medición de los astros utilizando el astrolabio. La objeción no es grave, ya que en las cartas arrumbadas, carentes de escala de latitudes, estas eran calculadas en el mar a la estima, y luego había que convertir la distancia navegada en millas a grados, para lo cual se tomaba como referencia la latitud de un lugar conocido

Pero hay que tener en cuenta otros factores, como la diferencia en el paso de un mar cerrado como el Mediterráneo a un inmenso océano abierto, lo que dificultaba la precisión en los cálculos astronómicos; el fenómeno por entonces desconocido de la declinación magnética y, especialmente, las limitaciones técnicas de la época. Cerezo expuso oportunamente que hasta finales del siglo xv no se conoció con exactitud la posición del Ecuador respecto a un lugar geográfico determinado, y los cálculos efectuados por los lusos en 1485 en el golfo de Guinea permitieron fijar el paso de la línea equinoccial a la altura de San Jorge de la Mina, situado en realidad a 5° 8' más al norte. Colón lo supo con posterioridad, anotándolo en una apostilla al ejemplar de la *Historia rerum* de Eneas Silvio Piccolomini; esa referencia errónea para las latitudes la tuvo siempre en cuenta (Cerezo, 1994).

En aquel viaje por Islandia, es muy probable que Colón llegara a tocar —o al menos avistar— algún lugar de la costa este de Groenlandia, y quizá mantuvo contacto o intercambio de ideas con uno o varios de los primeros marinos que, al servicio de Christian I, rey de Dinamarca, comenzaron a frecuentar la ruta del noroeste, entre Noruega y Groenlandia, con escala en Islandia, que formaba parte de un proyecto combinado con el estado portugués. Así lo cree Enseñat: el plan, autorizado por Alfonso V, respondía a su idea de navegar buscando las Indias por el oeste, siguiendo los dictados de Toscanelli. Citando a Xoán Bernárdez, en su tesis doctoral *Antes da invención de América. As descubertas precolombinas do século xv*, considera que ese fue el motivo de la expedición de Johannes Scolvus en 1476, o la de Didrik Pynningh en 1477, y plantea que Co-

lón pudo navegar junto a este hasta Kusuluk, en la costa de Groenlandia (Enseñat, 2006: 425-428).

El segundo indicio con el que debió contar Colón para ir perfilando lo que llegaría a ser su proyecto oceánico pudo producirse entre 1478 y 1481, durante la etapa de sus navegaciones comerciales entre Madeira y Lisboa, siguiendo la ruta de Génova, con escala en Cádiz. Precisamente al recalar en esta ciudad debió de conocer los rumores que circulaban en el Puerto de Santa María sobre la existencia de tierras al oeste de Irlanda, reforzados por su propia experiencia:

[...] un marinero tuerto dijo al dicho Cristóbal Colón, estando en el Puerto de Santa María, que, en un viaje que había hecho a Irlanda, vio aquella tierra que los otros haber por allí creían e imaginaban que era Tartaria, que daba vuelta por el Occidente; la cual creo yo cierto que era la que ahora llamamos la de los Bacallaos, a la cual no pudieron llegar por los terribles vientos (LCA, s/f, cap. 13: 70-71).

A continuación hay que citar diversas referencias que, en su conjunto, debieron de desencadenar la génesis del plan, durante la breve etapa del matrimonio de Cristóbal con Filippa Moniz y su residencia en Porto Santo entre 1481 y 1484, con dos cortas estancias al principio y al final en Lisboa:

[...] fuese a vivir Cristóbal Colón a la dicha isla de Puerto Santo [...] por sola esta causa de querer navegar, dejar allí su mujer, y porque allí en aquella isla y en la de la Madera [...] frecuentes nuevas se tenían cada día de los descubrimientos que de nuevo se hacían. Y éste parece haber sido [...] el primer principio que tuvo el descubrimiento deste gran orbe (LCA, s/f, cap. 4: 35).

Los beneficios que le reportó a Colón el enlace no fueron solo económicos o políticos, sino también geográficos y marítimos. Primero: Filippa era hija de Bartolomeu Perestrello, miembro de la baja nobleza lusa y capitán donatario de la isla de Porto Santo, pues había participado en las exploraciones navales al servicio de la Corte. Para Hernando, como luego repetiría Las Casas, «había ido con otros dos capitanes, y licencia del Rey de Portugal, a descubrir tierra [...] llegaron a la isla de la Madera y Puerto Santo [...] el cual tuvo el gobierno de ella hasta que murió» (HC, 1984: 60-61; LCA, s/f, cap. 4: 35). Segundo: el matrimonio le proporcionó a Colón la posibilidad de consolidar su posición en el ambiente y la sociedad de las Madeira. Tercero y más importante: su suegra Isabel, viendo su afición y tendencia hacia las cosas de la mar y la cartografía, puso a su disposición todos los papeles, mapas y enseres de navegación que fueron propiedad de su difunto marido Bartolomeu. Según Hernando: «Y porque vio la suegra que daba mucho gusto al Almirante saber semejantes navegaciones y la historia de ellas, le dio las escrituras y cartas de navegar que habían quedado de su marido, con lo cual el Almirante se acaloró más» (HC, 1984: 61). Para Las Casas: «el dicho Bartolomé Perestrello [...] debía tener instrumentos y escrituras y pinturas convenientes a la navegación, las cuales dio la suegra al dicho Cristóbal Colón, con la vista y leyenda de las cuales mucho se alegró» (LCA, s/f, cap. 4: 34-35).

Los testimonios de sus biógrafos invitan a pensar que fue por aquellos años, y a raíz de los mencionados acontecimientos, cuando Colón comenzó a forjar

su plan: su curiosidad y actividad aumentaron, con una mayor dedicación al estudio, en particular en lo tocante a la cosmografía, y mostró un deseo vehemente de informarse sobre la realidad y las últimas novedades de las navegaciones portuguesas, tanto en el Atlántico como en la ruta africana. Según Hernando:

[...] se informó de otros viajes y navegaciones que hacían entonces los portugueses a la Mina y por la costa de Guinea, y le gustaba tratar con los que navegaban por aquellas partes [...] empezó de nuevo a ver los autores de Cosmografía que había leído antes (HC, 1984: 61).

Las Casas lo corrobora:

Lo que decían los antiguos habitable y lo que no se podía, según ellos, morar, acordó de ver por experiencia lo que entonces del mundo por la parte de Etiopía se andaba y practicaba por la mar, y así navegó algunas veces aquel camino en compañía de los portugueses, como persona ya vecino y casi natural de Portugal (LCA, s/f, cap. 4: 35).

3. La consolidación del plan y su maduración

Si los cálculos de Enseñat (2006: 449-450) son correctos, el periodo temporal de que dispuso Colón para perfilar y preparar su proyecto abarcó dos fases: la primera discurriría entre comienzos de 1481, fecha de la instalación en Porto Santo, tras su enlace, y el inicio del siguiente, cuando los dos hermanos se incorporaron a la primera expedición africana de Diogo Cão. Contaron con prácticamente un año de dedicación. La segunda, mucho más breve, comprendería desde abril de 1484, fecha del regreso de Cão, hasta el momento previo en que fuera presentado el plan al monarca luso, presumiblemente a comienzos del verano de ese año.

Ese debió de ser el límite temporal, puesto que la ejecución del duque de Viseu se produjo el 28 de agosto, y como Filippa estaba emparentada con los Noronha y los Braganza, parece razonable deducir que la situación dejaba al marino en una posición cuando menos incómoda y quizá bajo sospecha ante Juan II. No creemos que Colón estuviera implicado en la conjura, pues en ese caso hubiera resultado absurdo que presentara su proyecto al monarca. Al margen de si huyó por temor a represalias, es evidente que el rechazo de su proyecto le obligaba a buscar otro patrocinador.

Cuando Cristóbal Colón comenzó a madurar su plan, el peso del Estado portugués estaba comprometido en la ardua empresa africana, con el objetivo de su circunnavegación para llegar a la India. Aunque los lusos dominaban el espacio del «mediterráneo-atlántico», comprendido entre las islas Azores, las Madeira y la costa continental propia, y abarcaban una amplia porción atlántica, con sus grandes *voltas* hasta tocar el Mar de los Sargazos —la *volta da Guiné* había mostrado que la curva de regreso pasaba por las Azores, siendo designada como *volta do Sargaço* (Naia, 1954: 201-209)—, sus conocimientos de cos-

mografía y de las dimensiones de la Tierra desaconsejaban que la posibilidad de acceder al Extremo Oriente navegando por Occidente pudiera llegar a constituir un asunto de Estado. Al mismo tiempo que Cristóbal Colón mostraba su destreza y mejoraba sus prestaciones como fabricante de cartas marinas, fue empapándose del preciado material geográfico y náutico acumulado por su suegro. Sus conocimientos prácticos aumentaron notablemente en las cuestiones relativas a la nueva náutica atlántica (Albuquerque, 1985; Pinheiro, 1992a), en un intento de equilibrar sus modestos saberes librescos (Pinheiro, 1992b: 58). Harrise (1884: 250) opinaba que su habilidad como marino no puede ser discutida, pero no iba acompañada de una gran formación teórica; aunque utilizó sus conocimientos de geometría, estos eran más bien mediocres, y lo que los historiadores del almirante consideraron ciencia era simplemente el resultado de un alto grado de intuición y unas excelentes facultades de observación.

El plan de Colón se cimentó en tres bases teóricas: la esfericidad terrestre (según Hernando, «consideró que toda el agua y la tierra del universo constituían y formaban una esfera»); las dimensiones atribuidas al globo y al grado del círculo terráqueo («Alfragano [...] pone la redondez de la tierra mucho menor que los demás autores y cosmógrafos, no atribuyendo a cada grado de ella más que 56 millas y dos tercios»), y la posibilidad de atravesar el océano navegando hacia el Oeste: «llegó a creer sin ninguna duda que al Occidente de Canarias y de las islas de Cabo-Verde había muchas tierras, que era posible navegar a ellas y descubrirlas» (HC, 1984: 61-63). Para Las Casas, «había de descubrir tierras [...] y aun tener por cierto que en el mar Océano, al Poniente y Mediodía, podía hallarlas» (LCA, s/f, cap. 5: 36-37).

Es evidente que los conocimientos de Cristóbal no derivaban de un estudio sistemático, sino de lecturas improvisadas que, en fases concretas de la maduración del plan, primero en Portugal y luego en Castilla, pudieron ser más frecuentes. En cuanto a las obras de referencia conviene distinguir dos grupos, en primer lugar, las que presumiblemente tuvieron un mayor calado en el imaginario colombino: *El libro de las Maravillas* de Marco Polo («veneciano, y Juan de Mandavila, en sus Viajes, dicen que pasaron mucho más adentro del Oriente de lo que escriben Ptolomeo y Marino» [HC, 1984: 65; LCA, s/f, cap. 5: 37]), aunque no hay constancia de un conocimiento directo anterior a 1485 —el ejemplar de Colón conservado en la Biblioteca Colombina correspondía a una traducción al latín de Francesco Pipino publicada en Amberes ese año; la *Historia rerum ubique gestarum*, del erudito Eneas Silvio Piccolomini —luego convertido en Pío II—, editada en Venecia en el año 1477, que fue muy consultada por Colón (Piccolomini, 1992) —encontramos un estudio pormenorizado de las apostillas que jalonan el ejemplar colombino en Pérez de Tudela (1993)—, y la *Imago Mundi* del culto cardenal francés Pierre d'Ailly, escrita en 1410 y con una edición en Lovaina en 1483. Según Hernando, «Pedro de Alíaco en el Tratado de la imagen del Mundo [...] dice que la India y España son vecinas por Occidente» (HC, 1984: 65), mientras que Las Casas escribió al respecto:

Alíaco, cardenal doctísimo en todas ciencias, que la mayor parte de toda la tierra es enjuta y no la cubren las aguas de la mar [...] dice Alíaco, libro De imagine mundi [...] y en el tratado Mappae Mundi [...] e así tiene por manifiesto ser verdad de haber antípodas (LCA, s/f, cap. 6: 44).

También que «este doctor creo cierto que a Cristóbal Colón más entre los pasados movió a su negocio; el libro del cual fue tan familiar al Cristóbal Colón, que todo lo tenía por las márgenes de su mano y en latín notado y rubricado» (LCA, s/f, cap. 7: 47); y agrega:

[...] dice Alíaco [...] el mar Océano [...] no es gran latitud, porque experiencia [...] hay que aquel mar sea navegable en muy pocos días, si el viento fuese tal cual conviniese [...] aquel principio de la India en el Oriente no puede mucho distar o estar lejos del fin de África (LCA, s/f, cap. 11: 61-62).

En segundo lugar, las obras complementarias, algunas importantes en el desarrollo del plan, de las que destacan la *Geografía* de Estrabón, de la que Hernando escribiría:

[...] dice Estrabón en el libro xv de su *Cosmografía*, que ninguno ha llegado con ejército al fin oriental de la India [...] en el primer libro de su *Cosmografía*, dice que el Océano circunda toda la tierra y que al Oriente baña la India y al Occidente, España y Mauritania, y que si no lo impidiese la grandeza del Atlántico, pudiera navegarse de un sitio a otro por el mismo paralelo.

También la *Historia Natural* de Cayo Plinio Segundo, que permitió a Hernando afirmar: «Plinio [...] cuenta de ser la India la tercera parte de la tierra; de modo que argüía ser ocasión tal grandeza de que estuviésemos más vecinos a nuestra España por Occidente», y agregar: «dice también que el Océano rodea toda la tierra, y que su anchura de Oriente a Poniente, es la de la India a Cádiz». Asimismo la obra *Del Cielo y del Mundo*, de Aristóteles, sobre la que comenta: «que no era muy gran mar el que estaba en medio, como afirma Aristóteles [...] que desde las Indias se puede pasar a Cádiz en pocos días». Sobre las *Cuestiones Naturales* de Lucio Anneo Séneca refiere: «Séneca [...] dice que desde las últimas partes de España pudiera pasar un navío a las Indias en pocos días con vientos». De la obra de Cayo Julio Solino, conocido como «Polyhistor», *De las cosas memorables del mundo*, dice:

Solino [...] desde la islas Gorgóneas, que se cree ser las de Cabo Verde, hay cuarenta días de navegación, por el mar Atlántico hasta las islas Hespérides, las cuales tuvo por cierto el Almirante que fuesen las de las Indias (HC, 1984: 63-65).

Las Casas reprodujo las palabras de Hernando, afirmando que «infería Cristóbal Colón que la tal grandeza causaría que estuviese más cercana a nuestra España por el Occidente», y «Plinio [...] dice que el Océano cerca toda la tierra y que su longitud de Oriente a Poniente se cuenta desde la India hasta Cádiz». Agregaría que Aristóteles y Averroes «afirmaban ser aquella cuarta habitable», y «Solino en su Polistor» (LCA, s/f, cap. 5: 37; cap. 8: 54-55; cap. 6: 41; cap. 9: 55).

En un tercer grupo habría que situar a autores de los que supo Cristóbal Colón de forma indirecta, destacando por el peso específico que tuvieron en sus ideas los dos grandes geógrafos de la Antigüedad: Marino de Tiro y Claudio Ptolomeo. Hernando escribió: «este espacio [...] que está entre el fin oriental, conocido de Marino [...] habiendo Marino escrito en su *Cosmografía*, 15 horas o partes de la esfera hacia Oriente, aún no había llegado al fin de la tierra oriental». Y sobre Ptolomeo, agregaría: «aquel espacio que había al fin Oriente de la India, el cual conocieron Ptolomeo y Marino siguiendo la vía del Oriente» (HC, 1984: 62).

Las Casas, además de citar las frases de Hernando, agregó que:

Ptolomeo, el cual en el lib. I, cap. 5 de su *Geographia*, expresamente dice que por la inmensa grandeza de nuestra tierra firme muchas partes della no habían venido a nuestra noticia [...] pudo colegir Cristóbal Colón, que pues no había venido a nuestra noticia el cabo y fin de nuestra tierra firme [...] se podía extender muy adelante hacia el mar Océano o por la parte de Europa o por la de Asia y de la India, y así dar vuelta, y [...] hallar della algunas partes, buscándolas, o al Poniente o al Mediodía (LCA, s/f, cap. 5: 36-38; cap. 9: 54).

Las lecturas de apoyo hubieron de ir acompañadas necesariamente por una recopilación de indicios de navegantes. Hernando señalaría que «notaba todos los indicios de que oía hablar a algunas personas y marineros, por si en alguna manera podría ayudarse de ellos». También vestigios de naufragios y hallazgos de marinos, de acuerdo con los testimonios de las siguientes personas: Martín Vicente, Pedro Correa, Antonio Leme, Vicente Díaz y otros anónimos. En el primer caso, Hernando señaló que:

[...] un Martín Vicente, piloto del Rey de Portugal, le dijo que, hallándose en un viaje a 450 leguas al Poniente del cabo de San Vicente, había cogido del agua un madero ingeniosamente labrado, y no con hierro; de lo cual, y por haber soplado muchos días viento del Oeste, conoció que dicho leño venía de algunas islas que estaban al Poniente.

Pedro Correa apareció en el texto de Hernando: «Correa [...] le dijo que él había visto en la isla de Puerto Santo, otro madero, llevado por los mismos vientos, bien labrado [...] y que igualmente habían llegado cañas tan gruesas [...] que los vientos las habían llevado de algunas islas vecinas». Y sobre Antonio Leme —de quien Harrise afirmaría que se trataba del esposo de Catharina de Barros, hijo del caballero flamenco Martín Leme, establecido en Madeira desde 1483 (Harrise, 1884: 309)— Hernando afirmaría: «un Antonio Leme, casado en la isla de la Madera, quien le contó que habiendo navegado muy adelante hacia Occidente había visto tres islas» (HC, 1984: 61, 72). En relación con todos ellos, Las Casas agregaría: «hablando con hombres de la mar, personas diversas que navegaban los mares de Occidente, mayormente a las islas de las Azores y de la Madera» (LCA, s/f, cap. 13: 68-69).

Vicente Díaz, por su parte, fue citado por Hernando, aludiendo a Oviedo, y confundiéndolo con el piloto anónimo. También hizo referencias a personas anónimas, sobre las que señaló:

[...] algunos moradores de las islas de los Azores le contaban que cuando soplaban mucho tiempo vientos del Poniente, arrojaba el mar en sus orillas [...] en la isla Graciosa y el Fayal, algunos pinos y se sabe que allí no había [...] tales árboles [...] en la isla de las Flores [...] hallaron en la orilla dos hombres muertos, cuya cara y traza era diferente de los de sus costas [...] los moradores del cabo de la Verga que habían visto almadías o barcas cubiertas, de las que se creía que, yendo de una isla a otra, por la fuerza del temporal habían sido apartadas de su camino (HC, 1984: 72, 75-76).

Para Las Casas, Díaz era

[...] un piloto portugués, llamado Vicente Díaz, vecino de Tavira, viniendo de Guinea para la isla Tercera, de los Azores, habiendo pasado el paraje de la isla de la Madera y dejando al Levante, vio o le pareció ver una isla que tuvo por muy cierto que era verdadera tierra...

y hablaba de «dos cuerpos de hombres muertos, que parecían tener las caras muy anchas y de otro gesto que tienen los cristianos» (LCA, s/f, cap. 13: 69-71). Ambos cronistas recogen que vecinos de Hierro, Gomera y las Azores aseguraban ver todos los años algunas islas por la parte de Poniente (reflexiones en Ramos, 1971: 467-532).

También debió de proceder Colón a un atento estudio de las cartas de marear de la época —tanto las de eruditos y teóricos, como las elaboraciones empíricas de pilotos, al estilo de los portulanos de su época—. Puesto que su afición al estudio, copia y elaboración de cartas náuticas y su habilidad en ese menester eran evidentes, ¿cuál pudo ser el corpus de mapas manejado por Cristóbal en la mencionada etapa? Pensamos que debió de consultar ejemplares de tres ámbitos geográficos diferentes: italianos, catalano-mallorquines y portugueses, si bien es difícil precisar más ante la ausencia de datos en las fuentes. Suponemos que se informaría sobre autores y ejemplares representativos en aquellos años: Pere Rosell, Joan Bertrán, Andrea Bianco, Gracioso y Andrea Benincasa, Bartolomé Pareto, Cristogalo Soligo, Albino de Cánepa... Más difícil pudo resultar la consulta de ejemplares lusos, pues desde el ascenso al trono de Juan II eran materia reservada. Parece razonable admitir una influencia indirecta de Andrea Bianco, Fra Mauro de Murano y quizá Zuane Pizzigano. Bianco fue uno de los primeros cartógrafos en situar en el océano el Mar de los Sargazos, por lo que es probable que Colón viera alguna de sus cartas. Fra Mauro había sido consultado pocos años antes por Alfonso V respecto a la navegación africana y su diseño en mapas, y Zuane Pizzigano elaboró un excelente ejemplar atlántico que recogía todas las islas reales y casi todas las imaginarias de su época.

Relacionada con todos los aspectos del plan colombino está la famosa y polémica teoría del piloto desconocido que circuló desde los primeros momentos en el ámbito antillano. Hernando no le concedió credibilidad y mezcló diferentes realidades, si bien confirmó que Oviedo fue el primero en reflejarla por escrito (HC; 1984: 76; LCA, s/f, cap. 14: 72-74; Fernández de Oviedo, 1851: 13). Desviado de su ruta por una tormenta y vientos desfavorables, ese nauta habría arribado a las Antillas, y de vuelta en Porto Santo, extenuado y único supervivien-

te, confesaría en el lecho de muerte su secreto a Colón, señalando rumbos y distancias en una carta de navegar. El Inca Garcilaso pretendió identificarlo como Alonso Sánchez de Huelva. Si bien la teoría dominante entre los colombinistas es que se trataba de una leyenda, la idea fue recuperada, argumentándose en ese sentido con erudición y solidez (Sanz, 1959; Manzano, 1976). Por su parte, Pérez de Tudela (1983) plantearía una variante en el secreto, sustituyendo al piloto por unas amazonas americanas, y Rumeu (1971: 533-560), al hablar de los fenómenos de espejismos y las islas imaginarias del océano Atlántico, señaló otra posibilidad, argumentando que la leyenda del piloto anónimo pudo tener su origen en la empresa de Fernão Dulmo, si bien ya en la etapa castellana de Colón.

Otra cuestión muy delicada y discutida es establecer en qué momento supo Colón de las teorías de Toscanelli y si realmente hubo correspondencia directa entre ambos personajes, teoría que fue objeto de una enconada polémica a finales del siglo XIX y comienzos del XX. Hubo autores que aceptaron la correspondencia entre Colón y Toscanelli (Irving, 1883: 115; Harrise, 1884: 264). En cambio, otros opinaron que se trató de una invención de la familia Colón, particularmente de Hernando (Altolaquirre, 1903; Vignaud, 1901 y 1921: 160). La disputa continuó después, ya que la versión afirmativa de Hernando y Las Casas sobre la correspondencia entre Toscanelli y Colón no aparece refrendada por Oviedo (HC, 1984: 66-71; LCA, s/f, cap. 12: 64-67; Fernández de Oviedo, 1851: 12-20).

El erudito florentino Paolo dal Pozzo —conocido como Toscanelli por su lugar de procedencia— fue una de las grandes figuras de la ciencia renacentista (su autoridad fue reconocida en campos variados: matemáticas, astronomía, física, geografía, medicina), y gozó de una enorme reputación en su época. Mantuvo correspondencia con el canónigo lisboeta Fernão Martins de Roriz, al que conoció cuando ambos estuvieron al servicio del cardenal Nicolás de Cusa, cultivando su amistad. En una de sus cartas, planteó la posibilidad de encontrar una ruta alternativa para acceder al extremo asiático, cruzando el mar Tenebroso hacia el oeste. Puesto que Martins informó con prontitud a Alfonso V sobre las ideas de Toscanelli, el monarca solicitó más detalles, y en 1474 recibió del toscano una carta detallada en la que exponía el plan, acompañada de un mapa sobre el que argumentaba el proyecto. La misiva estaba fechada en Florencia el 25 de junio de 1474, y Hernando recogió su contenido (HC, 1984: 67-70).

Evidentemente, Cristóbal Colón tuvo noticia del plan del florentino e incluso pudo tener acceso indirecto a la carta, pero resulta difícil pensar en una correspondencia directa entre ambos: Toscanelli falleció en 1482 —recordemos que Cristóbal comenzó a diseñar su proyecto a comienzos del año anterior—. Además, hay ciertas irregularidades en el relato de Hernando que llaman la atención: incluyó copia de la misiva a Martins como si Toscanelli lo hubiera decidido así, añadida al texto de la primera que supuestamente envió a su padre, pero, sospechosamente, ni esa primera ni la presunta segunda llevan fecha; además, en la argumentación inicial señala: «os envió la copia de otra, que escribí algunos días ha, á un amigo mío, doméstico del serenísimo rey de Portugal, antes de las

guerras de Castilla, en respuesta de otra que me escribió de orden de su Alteza» (HC, 1984: 67-70, 70-71; LCA, s/f, cap. 12: 64). Harrise (1984: 328), partidario de la existencia de correspondencia, planteó que debió de acaecer entre 1475 y 1482, lo que contradice la versión de Hernando sobre «otra, que escribí [a Martins] algunos días ha», por no hablar del inquietante párrafo «antes de las guerras de Castilla».

Resulta lógico reconocer la influencia del sabio florentino en el plan colombiano, por lo que conviene señalar las ideas expresadas en la misiva: nos guiamos por la versión de Hernando, pues parece más directa e intimista, como corresponde a la amistad entre remitente y destinatario. El acceso a las Indias era más directo por la vía de Poniente que por la ruta africana, y aunque se podía argumentar fácilmente sobre una esfera, resultaría más práctico utilizar una carta náutica, señalando todo el espacio oceánico comprendido entre Irlanda, Guinea y el comienzo de las Indias, incluyendo las islas y las referencias oportunas en graduación, e incluso algún lugar de refugio:

[...] porque se entienda y se pueda tomar el dicho camino; y aunque [...] se lo puedo mostrar en forma de esfera [...] determiné [...] por una carta semejante a aquellas que se hacen para navegar [...] hecha y dibujada de mi mano, en la cual está pintado todo el fin del Poniente, tomando desde Irlanda al Austro hasta el fin de Guinea, con todas las islas que en este camino son, enfrente de las cuales, derecho por Poniente, está pintado el comienzo de las Indias con las islas y los lugares adonde podéis desviar para la línea equinoccial, y por cuánto espacio, es a saber, en cuántas leguas podéis llegar a aquellos lugares fertilísimos y de toda manera de especiería y de joyas y piedras preciosas [...]. Las rayas derechas que están en luengo en la dicha carta muestran la distancia que es de Septentrión en Austro. También yo pinté en la dicha carta muchos lugares en las partes de India, adonde se podría ir aconteciendo algún caso de tormenta o de vientos contrarios (HC, 1984: 65-66).

Toscanelli daba rienda suelta a la exposición de fantasías sobre lugares, personas, riquezas abundantes y diversas maravillas:

[...] en todas aquellas islas no viven ni tratan sino mercaderes [...] allí hay tan gran cantidad de naos, marineros, mercaderes con mercaderías, como en todo lo otro del mundo, y en especial en un puerto nobilísimo llamado Zaiton, do cargan y descargan cada año cien naos grandes de pimienta [...]. Esta patria es muy populatísima, y en ella hay muchas provincias y muchos reinos y ciudades sin cuento, debajo del señorío de un príncipe que se llama Gran Can [...] en la provincia del Catayo [...] puede haber oro y plata y piedras preciosas y de todas maneras de especiería en gran suma [...] la nobilísima y gran ciudad de Quisay [...] de la cual se cuentan cosas maravillosas de la grandeza de los edificios y de las rentas [...] es en la provincia de Mango [...] la nobilísima isla de Cipango [...] es fertilísima de oro y de perlas y piedras preciosas [...] que por no ser conocido el camino están todas estas cosas encubiertas, y a ella se puede ir muy seguramente (HC, 1984: 65-66).

Aparte de las referencias económicas destacan las geográficas, con alusiones a lugares, rumbos y distancias, con cálculos aproximados:

[...] de la ciudad de Lisboa, en derecho por el Poniente, son en la dicha carta 26 espacios, y en cada uno dellos hay 250 millas hasta la nobilísima y gran ciudad de Quisay [...]. Este espacio es

casi la tercia parte de la esfera [...]. Y de la isla de Antilla, que vosotros llamáis de Siete Ciudades [...] hasta la nobilísima isla de Cipango, hay 10 espacios, que son 2.500 millas, es a saber, 225 leguas...

Todo ello debió de aparecer reflejado en el mapa elaborado por el florentino; la carta original y el mapa se perdieron, solo conservamos copias de la misiva en las obras de Cristóbal Colón (*Historia rerum*), Hernando y Las Casas. Los topónimos y números manejados por Toscanelli implicaban un viaje con dos o tres escalas: una en Madeira y otra o dos más en Antilla y/o Cipango. Sin embargo, el planteamiento adolecía de un importante error: no sabemos si por aceptar los cálculos de Ptolomeo relativos al valor máximo de la circunferencia terrestre (desde que Ptolomeo asumiera las medidas correctoras de Posidonio a Eratóstenes sobre la circunferencia terrestre en el Ecuador —acortando los 252.000 estadios del cirenaico a 180.000—, su autoridad indiscutida arrastró a todos los teóricos y eruditos de los círculos cortesanos; apenas los estudiosos ibéricos, conocedores de la *Cosmografía*: portugueses, castellanos, catalanes, mallorquines y judíos, estaban en condiciones de detectar y corregir tales errores en el mundo cristiano de la época), o por aplicar el módulo de Alfragano sobre el valor del grado en el Ecuador sin reconvertir las millas arábicas a itálicas, el hecho es que imaginaba un paralelo ecuatorial inferior en un 25% a su medida real (en valores actuales unos 30.000 km en lugar de los 40.000 reales).

Ni el florentino ni Colón fueron conscientes del error, pues el primero era un sabio teórico y erudito, pero no un «cosmógrafo profesional», y el segundo era un experto marino, pero sin una formación cosmográfica lo suficientemente amplia como para detectar el planteamiento erróneo. Así pues, el error de Toscanelli arrastró al futuro almirante, quien asumió el plan, al confirmar sus intuiciones. Al señalar la argumentación colombina y la negativa en Portugal, es razonable pensar que el mapa de Toscanelli, asumido por Colón, debió de acusar cierta influencia de los planteamientos cartográficos del camaldulense Fra Mauro de Murano, quien incorporaría reciente y valiosa información sobre el Oriente proporcionada por Nicolo Conti, y que contaría también con el buen hacer de un experto colaborador suyo como era Andrea Bianco. Las Casas expresó: «creo que todo su viaje sobre esta carta fundó», mientras que Humboldt opinaba que debió de estudiar los mapas de Jacopo Giroldi y Gracioso Benincasa, además de los de Andrea Bianco (LCA, s/f, cap. 12: 67; Humboldt, 1892: 121).

Conclusiones

Una vez desarrollado su proyecto, Cristóbal Colón le daría presumiblemente forma al preparar su argumentación antes de presentarlo al monarca Juan II. Los primeros estudiosos mantuvieron una prudente reserva en lo relativo a la oferta a las diferentes potencias y el orden (Harrise, 1884: 330-332), ante el inquietante dato de Spotorno —quien se basaba en Mártir de Anglería— sobre la pro-

puesta del proyecto a la Señoría de Génova (*Códice diplomático Colombo-Americano*, Spotorno, 1823: XXI). Por su parte, Fernández de Oviedo (1851: 18-19) sostiene que Colón ofreció el proyecto a Inglaterra antes que a Portugal. Hace tiempo que el orden admitido es: Portugal, Castilla, Inglaterra y otra vez Castilla. Resulta lógico pensar que Colón habría obtenido la información sobre el proyecto del florentino, y sobre todo la carta, de forma fraudulenta, pues sería considerado material reservado en la corte lusa; así lo cree Pinheiro (1992b: 74). Ni Hernando (1984: 84) ni Las Casas (cap. 28: 151-152) comentaron que Cristóbal Colón citara a Toscanelli en su exposición al rey,

En los apenas dos o tres meses de que dispuso, justo antes del verano de 1484, Colón culminó el plan. Aunque varios autores plantean que la mayor parte de su argumentación teórica y bibliográfica fue realizada durante su etapa castellana, en concreto entre 1489 y 1491 (Pinheiro, 1992b: 62), se cree que la compilación del conjunto de indicios transatlánticos fue realizada por Colón en Castilla, con posterioridad a 1486, si bien fueron recogidos en Madeira y Azores (Harrise, 1884: 309). Colón incidió en las teorías geográficas y cosmográficas de Marino y Ptolomeo, especialmente en lo tocante al Extremo Oriente. Hernando cita:

[...] entre el fin oriental, conocido de Marino y las dichas islas de Cabo Verde, no podía ser más de la tercia parte del círculo mayor de la esfera, pues ya el dicho Marino había descrito hacia Oriente 15 horas o partes de 24 que hay en la redondez del universo (1984: 62).

Las Casas, por su parte, comenta: «Marino [...] no había aún llegado al fin de la tierra oriental [...] cuanto más él se extendiese hacia el Oriente, tanto vendría a estar más cercano a las dichas islas de Cabo Verde por nuestro Occidente» (LCA, s/f, cap. 5: 37). Partiendo de las medidas del alejandrino, debió de aplicar las correcciones oportunas según las del tiro, tomando como referencia la estimación de Ptolomeo de una masa continental de 180°, y admitiría el aumento de Marino hasta 225°. De esa manera el tránsito completo del océano sería factible con las mencionadas escalas.

Los cronistas portugueses Ruy de Pina y Barros recogen la oferta y la petición colombina al rey, quien escuchó con atención sus argumentos y decidió convocar una junta de notables que debía estudiar la validez del plan. Hernando comentó tendenciosamente que el monarca desestimó el proyecto solo por los elevados costos que suponía para el Estado la empresa africana, si bien reconoció su solidez, y deja entrever que la negativa tuvo que ver con las altas pretensiones:

[...] aunque el Rey D. Juan [...] escuchase con atención lo que el Almirante le proponía, se mostró, sin embargo, tibio en aceptar su empresa, por los grandes trabajos y gastos que llevaba consigo el descubrimiento y conquista de la costa occidental de África [...] escuchó al Almirante [...] por las buenas razones que [...] le proponía [...] el aceptarlo dependía de conceder [...] las condiciones y pactos que demandaba (HC, 1984: 84),

argumentación que luego reproduciría Las Casas (LCA, s/f, cap. 28: 151-152).

La comisión reunía a personas competentes y de mucho peso: los maestros Rodrigo, Josepe y quizá Martín Behaim, y estaba presidida por un hombre de total confianza del monarca, el doctor llamado Calzadilla (Diego Ortiz, obispo de Ceuta). El hecho de que Humboldt planteara la posibilidad de una relación directa entre Behaim y Colón, basándose en datos cronológicos e indicios geográficos y cosmográficos, llevó a Enseñat a afirmar que se conocieron entre abril y septiembre, y que el primero enseñó al segundo el manejo de un determinado astrolabio; pero no hay pruebas de un contacto (Humboldt, 1892: 136-140; Enseñat, 2006: 467).

Nada nos dice sobre la junta Hernando Colón. Únicamente podemos seguir el testimonio de Las Casas, quien se basaba en Barros:

D. Juan mandó poner mucha diligencia sobre que se hiciese arte de navegar, y encomendó a dos médicos, uno cristiano, llamado maestre Rodrigo, y el otro judío, maestre Josefe, y a un bohemio, Martín de Bohemia, que decía haber sido discípulo de Juan de Monte Regio, grande astrónomo, los cuales hallaron esta cierta manera de navegación, de que ahora usamos, por el altura del Sol.

Además:

[...] el Rey de Portugal cometió el negocio a D. Diego Ortiz, obispo de Ceuta (y éste creo que fue castellano, que llamaron primero el doctor Calzadilla [...]), y a maestre Rodrigo y a maestre Josefe, judío, médicos y que sabían de astronomía [...] y a quien daba crédito en las cosas de descubrimientos y de cosmografía (LCA, s/f, cap. 27: 147; cap. 28: 152).

Desde que Juan II asumiera la dirección de los asuntos africanos, siendo todavía príncipe heredero en el año 1475, los lusos habían conseguido avances notables en los estudios teóricos, combinados con la preparación técnica y empírica, y la prueba más evidente eran los conocimientos y el buen desempeño de los miembros de la citada comisión. El maestro Josepe ha sido identificado como Joseph Vizinho, el principal discípulo portugués del sabio judío Abraham Zacuto, autoridad indiscutida en la universidad salmantina. Aquellos expertos debieron de ver y considerar que se trataba de un proyecto similar al que recomendara años atrás Toscanelli, y que los planteamientos cosmográficos y astronómicos se basaban en los cálculos erróneos de Ptolomeo y Marino, por lo que emitieron un juicio desfavorable, desaconsejando el patrocinio del plan. Las Casas expuso: «los cuales, dice [Barros] tuvieron por vanidad las palabras de Cristóbal Colón por ser fundadas en imaginaciones y cosas de la isla de Cipango», pero omitió lo que él mismo había indicado antes: se trataba de personas expertas en el uso del astrolabio y el cálculo de la declinación solar (LCA, s/f, cap. 28: 152). Los historiadores lusos han señalado la competencia científica de los consejeros de Juan II, buenos conocedores de la astronomía árabe y judía peninsular, así como la primacía de la ruta africana, en lo tocante a los avances científicos y tecnológicos (Albuquerque, 1985; Pinheiro, 1992b: 68-75). Por su parte, Contente (1990: 105-116) cree que en la negativa pesó más la conjunción del elevado costo económico de la empresa y las exorbitantes pretensiones co-

lombinas. Todas esas facetas aparecen expuestas por Matos (2006: 27-50, 32-34) y por Ballesteros, este último partidario de considerar «una de estas causas o todas reunidas» (1945: 381).

Quizá Cristóbal pecó de imprudente al exponer sus ideas. Así lo cree Ramos (1973: 15), argumentando que ello explica el consejo del doctor Calzadilla de enviar una carabela por el rumbo de Cabo Verde, como comprobación previa a la realización de una segunda junta. El episodio de la carabela, sin las otras menciones, aparece en Hernando y en Las Casas, en cuyo relato se puede rastrear la mencionada imprudencia: «el Rey de Portugal oyó al dicho Cristóbal Colón en sus razones las derrotas y rumbos y caminos que pensaba llevar, hablando de ello como de cosa de que ninguna duda tenía» (HC; 1984: 84-85; LCA, s/f, cap. 28: 152-153).

Aun así, Consuelo Varela opina, con sagacidad, que la carta de Toscanelli manejada por Colón no llegó a los miembros de la comisión; plantea que sus argumentos se limitaron a defender la esfericidad terrestre y la preponderancia de las tierras sobre el océano, presentando algunos testimonios de eruditos e ilustrándolos con ejemplos recopilados personalmente (Varela 1992: 63). Queda una pregunta sin responder: ¿Pudo haber influido en la decisión real la prudencia de no arriesgar lo acordado en Alcáçovas en 1479? Ramos (1973: 21-22) argumentaba que al rey le interesaba más blindar la ruta africana.

La información obtenida en las fuentes, así como los estudios realizados sobre Cristóbal Colón, permiten resaltar una primera idea sobre su perfil y cualidades: fue un personaje autodidacta, que en buena medida se hizo a sí mismo, y se caracterizó por su tesón y empeño en sus actuaciones. De su etapa de juventud y primera formación pocos datos pueden extraerse, aunque destaca el hecho de su precocidad marinera: al parecer se embarcó muy joven, como grumete, y durante sus años de navegante en el Mediterráneo — caracterizados tanto por sus actividades comerciales como por las corsarias— se fue curtiendo en los desempeños navales, llegando a alcanzar una pericia notable en ese terreno, al mismo tiempo que se familiarizó con la geografía física de sus mares interiores y costas.

Posteriormente, en su etapa portuguesa se produjeron los cambios fundamentales en la vida de Colón: el contacto oceánico, el progresivo conocimiento de la navegación de altura y las experiencias en tres ámbitos: la ruta de Flandes e Irlanda al norte; los archipiélagos luso-castellanos o espacio de los mediterráneo-atlánticos, que frecuentó; y, al sur, la ruta de Guinea. Estos viajes le permitieron empaparse del ambiente marino de la época en torno a los recientes descubrimientos y exploraciones, tratando a pilotos y marineros. Esa fase fue clave en la formación de Colón, pues así pudo familiarizarse con las técnicas náuticas portuguesas, así como con la interpretación y elaboración de cartas de marear del tipo de los portulanos.

En la etapa colombina de Porto Santo se forjó la apertura de horizontes mentales que posibilitó la aparición de las bases de su posterior proyecto: allí Cristóbal intensificó sus contactos al tiempo que recogió indicios y testimonios di-

versos sobre navegaciones al oeste, y estudió los materiales náuticos, en especial las cartas, que habían pertenecido a su suegro. A continuación, valiéndose de sus conocimientos y su curiosidad intelectual, leyó a algunos autores, clásicos y del siglo xv, y supo de las teorías de Toscanelli sobre la posibilidad de acceder al Extremo Oriente navegando por Occidente.

Con paciencia y dedicación fue elaborando su plan, consistente en llevar a la práctica el proyecto de Toscanelli. Para ello Colón disponía de casi todo — aparte, claro está, del necesario patrocinio económico e institucional, con el amparo de algún Estado o monarca —: formación marinera, conocimiento de las rutas atlánticas surcadas en la época, preparación cartográfica y familiarización con los mapas de su tiempo. Su planteamiento — al margen de sus elevadas pretensiones y su jactancia al ofrecer el plan — solo manifestó dos puntos débiles: su fidelidad a teorías geográficas arcaicas e incorrectas (antiguas y medievales, y que sin embargo gozaban de aceptación en su época) y su desconocimiento de los principios de cosmografía necesarios, pues ahí tenía unos límites evidentes: no era un hombre de ciencia, y sus saberes en materias de astronomía y geometría resultaban modestos.

Bibliografía

- ALBUQUERQUE, Luis Mendonça de (1985). *Os Descobrimentos Portugueses*. Lisboa: Alfa.
- ALTOLAGUIRRE, Ángel de (1903). *Cristóbal Colón y Pablo del Pozzo Toscanelli*. Madrid: Imprenta de la administración militar.
- ASSERETO, Ugo (1904). «La data della nascita di Colombo accertata da un documento nuovo», *Giornale Storico e Letterario della Liguria*, Génova-Spezia, págs. 5-16.
- BALLESTEROS, Antonio (1945). *Cristóbal Colón y el descubrimiento de América*. En: *Historia de América*. Barcelona: Salvat, t. iv.
- BOSSI, Luigi (1818). *Vita di Cristoforo Colombo*. Milán: Tipografía di Vincenzo Ferraria.
- CARRERA, Avelina (1998). «Traducción al castellano del documento Assereto», *Descubrimientos y Cartografía*, Tordesillas: SIDC, Universidad de Valladolid, núm. 2, págs. 53-60.
- CEREZO, Ricardo (1994). *La cartografía náutica española en los siglos xiv, xv y xvi*. Madrid: CSIC.
- Códice diplomático Colombo-Americano* (1823). Génova: Stamperia Ponthenier (ed. de Giovanni Battista Spotorno).
- COLÓN, Cristóbal (1986). «Diario del Primer Viaje», En: *Los cuatro viajes. Testamento*. Madrid: Alianza (ed. de Consuelo Varela).
- COLÓN, Hernando (1984). *Historia del Almirante*. Madrid: Crónicas de América de Historia 16 (vol. 1, edición de Luis Arranz).
- CONTENTE DOMINGUES, Francisco (1990). «Colombo e a Política de Sigilo na Historiografia Portuguesa». *Mare Liberum*, Lisboa, núm. 1, págs. 105-116.
- ENSEÑAT, Alfonso (2006). *El Cristóbal Colón histórico*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1825). *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*. Madrid: Imprenta Real (t. i).

- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo (1851). *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra-firme del mar océano*. Madrid: RAH, 1.^a parte.
- HARRISE, Henry (1884). *Christophe Colomb: son origine, sa vie, ses voyages, sa famille et ses descendants*. París: E. Leroux (vol. I).
- HUMBOLDT, Alexander von (1892). *Cristóbal Colón y el descubrimiento de América*. Madrid: Librería de la Viuda de Hernando (trad. de Luis Navarro Calvo, t. I).
- IRVING, Washington (1883). *Historia de la vida y viajes de Cristóbal Colón*. Madrid: Imprenta de José Palacios (trad. de José García).
- LAS CASAS, Bartolomé de (s/f). *Historia de las Indias*. Caracas: Biblioteca Ayacucho (ed. de André Saint-Lu, vol. I).
- MANZANO, Juan (1976). *Colón y su secreto*. Madrid: Cultura Hispánica.
- MATOS, Jorge Luis (2006). «As viagens de Colombo e a náutica portuguesa de quinhentos». En: VARELA BUENO, Consuelo (coord.). *Cristóbal Colón, 1506-2006. Historia y leyenda*. España: CSIC – Ayuntamiento de Palos de la Frontera, págs. 27-50.
- NAIA, Alexandre Gaspar da (1954). «As concepções geográficas de Cristóbal Colón», *Revista de História*, São Paulo, núm. 19, págs. 201-209.
- PÉREZ DE TUDELA, Juan (1983). *Mirabilis in altis: estudio crítico sobre el origen y significado del proyecto descubridor de Cristóbal Colón*. Madrid: CSIC.
- PÉREZ DE TUDELA, Juan (1993). *La Historia rerum ubique gestarum del Papa Pío II y el descubrimiento de América. Estudio crítico*. Madrid: Testimonio Compañía Editorial, colección Tabula Americae, núm. 23.
- PÉREZ DE TUDELA, Juan (dir.) (1994). *Colección documental del Descubrimiento*. Madrid: RAH – CSIC – Fundación Mapfre América, 3 vols.
- PICCOLOMINI, E. S. (PÍO II) (1992). *Descripción de Asia*, ed. de F. Socas. Madrid: Alianza, Biblioteca de Colón, III.
- PINHEIRO MARQUES, Alfredo (1992a). *Portugal e o Descobrimento Europeu da América. Cristovão Colombo e os Portugueses*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda.
- PINHEIRO MARQUES, Alfredo (1992b). «Cristovão Colombo e Portugal. O proyecto occidental e a sua recusa pelos portugueses». *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento*. Madrid: RAH, t. I, págs. 57-76.
- RAMOS, Demetrio (1971). «Los contactos trasatlánticos decisivos como precedentes del viaje de Colón». *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid – Las Palmas, vol. 17, págs. 467-532.
- RAMOS, Demetrio (1973). *Por qué tuvo Colón que ofrecer su proyecto a España*. Valladolid: Cuadernos Colombinos, núm. 3.
- RUMEU, Antonio (1971). «Cristóbal Colón, cronista de las expediciones atlánticas», *Anuario de Estudios Atlánticos*. Madrid – Las Palmas, vol. 17, págs. 533-560.
- RUMEU, Antonio (1982). *El portugués Cristóbal Colón en Castilla*. Madrid: Cultura Hispánica.
- RUMEU, Antonio (1992). «Presencia temprana de Cristóbal Colón en Portugal». En: *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*. Madrid: RAH, vol. I, págs. 77-114.
- SALVAGNINI, Francesco Alberto (1894). «Cristoforo Colombo e i Corsari Colombo», *Raccolta di Documenti e Studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana pel Quarto Centenario dalla Scoperta dell'America*. Roma: Ministero della Pubblica Istruzione, parte II, vol. III.
- SANZ, Carlos (1959). *El gran secreto de la carta de Colón*. Madrid: Librería General Victoriano Suárez.

- VARELA, Consuelo (1984). *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos*. Madrid: Alianza.
- VARELA, Consuelo (1992). *Cristóbal Colón: retrato de un hombre*. Madrid: Quinto Centenario – Alianza.
- VARELA, Jesús, y LEÓN, M.^a Montserrat (2003). *El itinerario de Cristóbal Colón*. Valladolid: Diputación de Valladolid – Cabildo de Las Palmas.
- VIGNAUD, Henry (1901). *La lettre et la carte de Toscanelli sur la route des Indes par l'Ouest adressées en 1474 au Portugais Fernam Martins et transmises plus tard à Christophe Colomb*. París: Leroux.
- VIGNAUD, Henry (1905). *Études critiques sur la vie de Colomb avant ses découvertes*. París: Welter.
- VIGNAUD, Henry (1921). *Le vraie Christophe Colomb et la légende*. París: Picard.

Fecha de recepción: 9 de mayo de 2016

Fecha de aceptación: 9 de septiembre de 2016

Fecha de publicación: 2 de mayo de 2017