

hasta 1524; murió al llegar á Cochin. ALBURQUERQUE, nacido en 1453, uno de los menos injustos entre esos conquistadores, cayó en desgracia después de una larga serie de victorias y murió de pesar en Goa, en 1515. El mismo año murieron, en Cuba PONCE DE LEÓN, en Haití ALONSO DE HOJEDA y en la Plata DÍAZ DE SOLÍS. PEDRO DE COVILHAO fué como embajador á la India y á Abisinia, se instaló en este último país y en él murió á una edad muy avanzada.



DESCUBRIMIENTO

DE LA TIERRA

*¡ Cuántas veces la ciencia de los libros fué la causa de un retraso y hasta de un retroceso en la ciencia de los hechos !*

## CAPÍTULO X

CAMBIO DE EQUILIBRIO EN EL MEDITERRÁNEO. — SANTA HERMANDAD.  
ESTADO DE LOS CONOCIMIENTOS GEOGRÁFICOS.

MAPAS, DERROTEROS, PORTULANOS. — AFRICA, DESDE MADERA  
AL CABO DE LAS TORMENTAS. — OBSESIÓN DEL NUEVO MUNDO.  
COLÓN EN LAS INDIAS OCCIDENTALES.

COSTAS DE LAS DOS AMÉRICAS. — DIVISIÓN DEL MUNDO.  
AMERIGO VESPUCCI.

CUESTIÓN DEL ESTRECHO. — RUTAS DE LAS INDIAS ORIENTALES.  
PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN DE LA TIERRA.

**P**OR una especie de compensación, el triunfo de los cristianos en el occidente de Europa respondía á su derrota en las comarcas orientales. Las situaciones se aclaraban por ambas partes: mientras que al Este los Turcos, pertenecientes á un tronco de poblaciones asiáticas muy diferente del de los grandes

pueblos de Europa, se arraigaban fuertemente sobre el suelo del continente, precisamente en aquel de sus puntos vivos cuya posición geográfica presenta más ventajas naturales, los conquistadores de diversas razas agrupadas en España bajo el nombre de «Arabes» se preparaban á abandonar la península y á pasar otra vez ese estrecho de Gibraltar, que, como el Bósforo, constituye uno de los rasgos más esenciales en la historia del planeta. Producíase un cambio de equilibrio semejante al de los platillos de una balanza. Como faltaban sucesivamente á Europa los caminos orientales, se imponía la necesidad de un camino occidental: rechazados del mar Rojo, del golfo Pérsico y del mar Negro, los navegantes del Mediterráneo se veían atraídos hacia el Océano, y el descubrimiento del Nuevo Mundo se hacía necesario.

Pudo parecer en un principio que, en el conjunto del desarrollo humano, las pérdidas superarían en proporciones enormes sobre las ventajas. La toma de la segunda Roma que, después de tantos siglos, se elevaba como un faro del lado de Oriente, parecía que había de coincidir con el abandono definitivo de las comarcas lejanas de donde la humanidad consciente había recibido su primera civilización; todo el territorio donde se había desarrollado la historia parcialmente legendaria de las primeras edades, quedaba para lo sucesivo vedado á los Occidentales, y no sólo aquella tumba que para los cristianos era el signo representativo de la redención celeste, sino también todas las tierras clásicas donde nacieron los mitos primitivos del paraíso y del diluvio, de la reunión y de la dispersión de los pueblos, del paso del mar Rojo y de la estancia en el desierto. Después, con Irania, Armenia y Caldea, debían quedar también vedadas al Europeo Siria, Egipto y el Asia Menor, y la mayor parte del mundo griego, quizá ese mundo por completo, con los lugares sagrados de Atenas, de Maratón, de Salamina, con las islas y los valles donde nacieron los dioses del Olimpo, quedaban separados del territorio legado á los herederos de su civilización. ¡La humanidad consciente había perdido la ceniza de sus abuelos!

Es indudable que el interés de los mismos príncipes musulmanes les obligaba á no romper las relaciones comerciales que les ligaban á los pueblos occidentales, y el hilo de oro que de ciudad en

ciudad unía los pueblos del Atlántico á los del Océano Indico y del Pacífico no se rompió completamente nunca. Durante un siglo después de la toma de Constantinopla, los Venecianos conservaron posesiones en el Mediterráneo oriental, y los Genoveses, aun habiendo perdido el dominio directo de Kaffa, en Crimea, trataron al menos de conservar la línea de mercados que protegía una serie de «castillos genoveses» á través de los montes del Cáucaso y hasta Armenia y á las puertas del Irán. ¡Pero cuántas vergüenzas y cuántas miserias tuvieron que sufrir para conservar ese resto de tráfico que disminuía de año en año! Considerado el hecho en su conjunto fué un bien para la Europa viviente, como si la tierra misma que sostenía los caminos de la India hubiese desaparecido. Hasta podía preguntarse si la muerte histórica había de herir también al Mediterráneo. Los hombres y los dioses mueren; lo mismo sucede á las tierras y á las aguas. Así el «mar Interior», que había sido el mar por excelencia, desde los tiempos míticos en que los Cretenses dominaban sobre las olas, es decir, desde miles de años, el admirable lago en cuyo rededor se habían sentado los pueblos formando anfiteatro, desde Tiro á Cartago y á Siracusa, el inmenso dominio líquido, el «gran mar», se hallaba inutilizado, suprimido por decirlo así, entre los Turcos del Norte y del Este, que habían desprendido de él el mar Negro, el Archipiélago y los mares de Creta, de Siria y de Egipto, y los Arabes pastores que ocupaban las costas meridionales. Sus aguas iban quizá á quedar desiertas, como lo habían quedado las tierras litorales, de las cuales los caballos de Oriente con sus cascos habían desarraigado la hierba.

De ese modo, las repúblicas comerciales de la Italia septentrional, las más amenazadas por esa aproximación de la muerte, habían de esforzarse más que los otros países para librarse de la opresión del cadáver, para rechazar lejos de sí su peso abrumador. Pero ¿cómo librarse de tan grave peligro? El primer sentimiento, el de la resistencia impulsiva, excitaba á los actores y transmisores del comercio mundial á reaccionar por la violencia, por formidables ataques contra los invasores musulmanes. Se pensó hasta en renovar el movimiento de las cruzadas, y el papa Pío II trató de reconducir á esta vía de combate todas las fuerzas de la Iglesia; se

cambiaron muchas promesas, pero, al final del siglo XV, se revelaban en toda la cristiandad los signos precursores del gran cisma protestante, y los Estados del Norte, vueltos hacia el Océano, gozando de sus libres comunicaciones comerciales unos con otros, daban escasa importancia á los intereses puramente italianos como parecía serlo la conservación de las antiguas vías del tráfico internacional. La única tentativa que tomó forma fué el envío, por el rey de Francia Carlos XII, de una veintena de galeras hacia el mar Egeo, que terminó en un fracaso completo delante de Metelin. Las repúblicas de Italia tuvieron, pues, que acomodarse lo mejor que pudieron al nuevo orden de cosas, haciendo su paz con el Gran señor y aprovechándose de alguna abertura que le convenía dejar en el inmenso contorno del bloqueo á la vez marítimo y continental.

Surgieron grandes proyectos para conjurar el destino. Venecia tomó los planos del faraón Niko y del árabe Amru para romper el istmo de Suez y abrir una puerta directa entre el Mediterráneo y el Océano Indico por el mar Rojo<sup>1</sup>. Después, en el siglo XVI, bajo León X, Paolo Centurione, adelantándose á las empresas del siglo XX, fué en embajada á Moscou para animar al czar á establecer relaciones seguidas entre el Caspio y las Indias por la vía del Oxus y del Afghanistan<sup>2</sup>. Pero no habían llegado aún los tiempos para esos grandes trabajos.

Siguiendo la ley del menor esfuerzo, las fuerzas vivas de Italia, que no encontraban ya empleo en Oriente, trataban de dirigirse hacia Occidente, y los mejores entre los marinos y pilotos, es decir, en esta ocasión los más atrevidos y los más aventureros, fueron á buscar fortuna á los puertos del Océano, á Sevilla, á Lisboa y hasta Bristol. Como la industria mayor de las repúblicas italianas era el tráfico de géneros y mercancías, los marinos, que habían llegado á ser demasiado numerosos para su profesión, recorrían los puertos ofreciendo sus servicios á los poderosos. Hasta se llegó á dirigirse en sentido inverso del exodo general, hacia aquella misma Constantinopla, cuyos caminos del Asia acababa de cortar el nuevo emperador.

<sup>1</sup> Rinaldo Fulin, *Archivio Veneto*, 1879.

<sup>2</sup> Aldo Blessich, *Il progresso ferroviario asiatico*, ps. 5 y 6.

Los Venecianos, aislados en el fondo de su golfo que se abre hacia el Oriente, experimentaron grandes dificultades por el abandono de los antiguos caminos, en tanto que Génova se volvió fácilmente, cuando por el nuevo giro del mundo comercial se vió obligada la navegación á seguir los grandes caminos oceánicos, partiendo de los puertos poco distantes del estrecho de Gibraltar



Documento comunicado por la Sra. Astier.

MADERA, VISTA DE FUNCHAL

para ramificarse al Norte, al Oeste y al Sud hacia el Nuevo Mundo y hacia las Indias. Es, pues, natural que los navegantes que tuvieron la mayor participación en el descubrimiento del doble continente del Oeste, Colón, los exploradores de las Antillas y de la «costa Firme», Cabot ó Gabotto, el primer visitante de la América del Norte después de los Normandos, fueran uno y otro hijos de Génova, aunque el último, nacido quizá en Gaeta, fuese también ciudadano de Venecia<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> D'Avezac; Gribaudi, *Revista Geog. Ital.*, 1904.

Evidentemente iba á cambiarse el antiguo instrumental de la geografía europea al mismo tiempo que la historia. El mundo civilizado debía crearse nuevos órganos para el comercio, por faltarle el que hasta entonces le había servido: después de las islas del Archipiélago y de Creta, después de Chipre, los islotes y ensenadas del litoral sirio, después de las buenas calas del litoral asiático, los estrechos y los mares cerrados de Tracia, las mil escotaduras de Grecia y los puertos de Italia, naturales ó artificiales, el continente europeo se daba entonces en la península Ibérica como un miembro nuevo para hacer que á él convergieran las corrientes de entrada y salida con los países de ultramar. España y Portugal habían de obtener á su vez, pero por un tiempo relativamente breve, apenas un instante en la historia de la civilización, la primacía comercial, y hasta reunir como en una sola las dos grandes vías mundiales del Mediterráneo y del Atlántico.

El territorio portugués se preparó el primero para su acción geográfica; España no estuvo dispuesta hasta el fin del siglo XV, cuando hubo constituido su unidad política definitiva. Esa unidad se manifestó exteriormente por la consolidación en un solo reino de los Estados de Aragón y de Castilla, en manos de una real pareja que obraba en un mismo impulso de tenaz voluntad; pero de una manera íntima y profunda, la unidad verdadera había tenido por causa la asociación, la «santa fraternidad» (*santa hermandad*) de las ciudades y de los distritos rurales para la conservación y defensa de sus derechos, de su libertad y de la paz doméstica contra toda opresión de los nobles y toda violencia perpetrada por los caballeros. La alianza de las ciudades puso un término á esta incoherente dominación de los señores que había sostenido durante mucho tiempo la guerra civil; pero la nación industriosa que se levantaba de ese modo constituyendo la burguesía enfrente de la nobleza, no se sentía asaz fuerte para obrar sola: se apoyaba por un lado sobre la monarquía conquistadora de Fernando é Isabel, por otro sobre la Iglesia católica, enemiga encarnizada de los Judíos y de los Moros.

Jamás se vió mezclarse de una manera tan estrecha, en una gran crisis social, elementos tan diversos, comprendiendo á la vez

fermentos de feliz transformación para el desarrollo de la nación en fuerza y en vitalidad, y gérmenes de destrucción que arrastraban consigo, si no la muerte, á lo menos una larga asfixia. Los elementos de vida, suministrados por la liga fraternal de las ciudades, dieron á España, aunque tan desunida desde el punto de vista provincial, una notable solidez frente al resto de Europa; los elementos de muerte consistieron en ceder la autoridad á la monarquía centralizada y sobre todo á la Iglesia «infalible». Esa libertad, que las ciudades habían reivindicado victoriosamente contra los nobles, fué sacrificada en beneficio de otros dueños: hasta el nombre de «Santa Hermandad», que fué el de la federación de las ciudades libres, llegó á ser, por una sangrienta ironía, la designación del tribunal feroz de los inquisidores.

Por el juego de todas esas energías combinadas, el mismo año (1492) que vió la toma de Granada, último punto de España ocupado por los Moros, y el desembarco de Colón en las Bahama, vió también la expulsión de ciento setenta mil Judíos, cuya inteligencia en los negocios, actividad comercial y conocimientos científicos, les habían hecho los verdaderos iniciadores de la naciente burguesía. A esta medida de expulsión general tomada contra los Judíos, sucedió pronto un decreto análogo lanzado contra los Moros. No puede menos de hacerse notar la gran diferencia, desde el punto de vista moral, existente entre la conducta de los soberanos de España y la de los sultanes de Turquía: Mahomed II, apenas entrado en Constantinopla, llamó á su presencia al preboste de los Genoveses para ocuparse con él, antes de todo acto administrativo, de asegurar las medidas necesarias para la libertad individual y colectiva de los cristianos.

El año 1492 fué, pues, una de las grandes fechas de la historia geográfica, el año en que se hizo el segundo descubrimiento del Nuevo Mundo, esta vez definitivo. En aquella fecha la hidrografía de los mares europeos era ya bastante conocida para que el piloto Pedro García pudiera intentar, desde 1483, la redacción de un «Gran itinerario y pilotaje y enseñanza para anclar tanto en los puertos y abras como en otros lugares del mar... tanto de las partes de Francia, Bretaña, Inglaterra, España, Flandes y alta Alemania».

García, dice Ferrando, de origen español, como su nombre lo indica, vivía en Vendée en el puerto de Saint-Gilles-sur-Vie, y los informes que suplieron á su propia experiencia le venían principalmente de los pilotos de los puertos comprendidos entre Honfleur y «Tout Brouage». Ese precioso documento, debido á los «maestros expertos del noble, sutilísimo, hábil, cortés, atrevido y peligroso arte y oficio del mar», fué publicado en numerosas ediciones francesas é inglesas; y durante más de dos siglos no vino á reemplazarle ningún libro en ningún idioma <sup>1</sup>.

A falta de «itinerarios», los mapas y las cartas de marear del Mediterráneo trazadas por los súbditos italianos, provenzales, catalanes, mahoneses y mallorquines eran también muy numerosos, y los mapas llegados hasta nosotros hacen resaltar este hecho extraño: de un lado la precisión verdaderamente admirable del dibujo, de la orientación, de las distancias y de todos los detalles de las costas <sup>2</sup>, del otro los errores groseros en la dirección de los ríos y de las montañas, en la evaluación de las distancias terrestres. Mírese el mapa de Juan de Carignan que data próximamente del año 1300: todo en él es lamentable ignorancia fuera del trazado notablemente exacto de las cuencas que se suceden desde el estrecho de Gibraltar á los montes del Cáucaso, bien conocidos, gracias á la multiplicidad de las travesías que habían sido efectuadas en todos sentidos.

Por una singular extrañeza, el progreso de la ciencia de los libros tuvo ciertamente por consecuencia un retroceso en el arte de la navegación. La fe realmente religiosa que despertaban las obras de los antiguos había de crear supersticiones, y con frecuencia hacía prevalecer ideas falsas, tomadas de la Antigüedad, sobre conocimientos ya precisados por los observadores de la Edad Media. Así ocurrió que cuando las obras de Ptolomeo se hallaron en su forma primitiva, en manos de geógrafos y navegantes al principio del siglo XV, el Mediterráneo volvió á tomar en los mapas una forma incorrecta que se perpetuó aún en las cartas de marear y en los atlas hasta principios del siglo XVIII <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> A. Pawlowski, *Bull. de la Soc. de Géogr. Com. de Bordeaux*, 17 Febrero 1902.

<sup>2</sup> La Reveillère, *La Conquête de l'Océan*.

<sup>3</sup> Joachim Lelewel, *Géographie du Moyen Âge*; Cosimo Bertacchi, *Soc. Geogr. Italiana*, Septiembre 1900, p. 75.

En el oriente de Europa, por no haber sido completamente exploradas las tierras asiáticas, faltaba mucho para que fueran conocidas, aunque á lo menos se conocía su repartición en sus grandes

N.º 356. Europa y Mediterráneo, según Juan de Carignan.

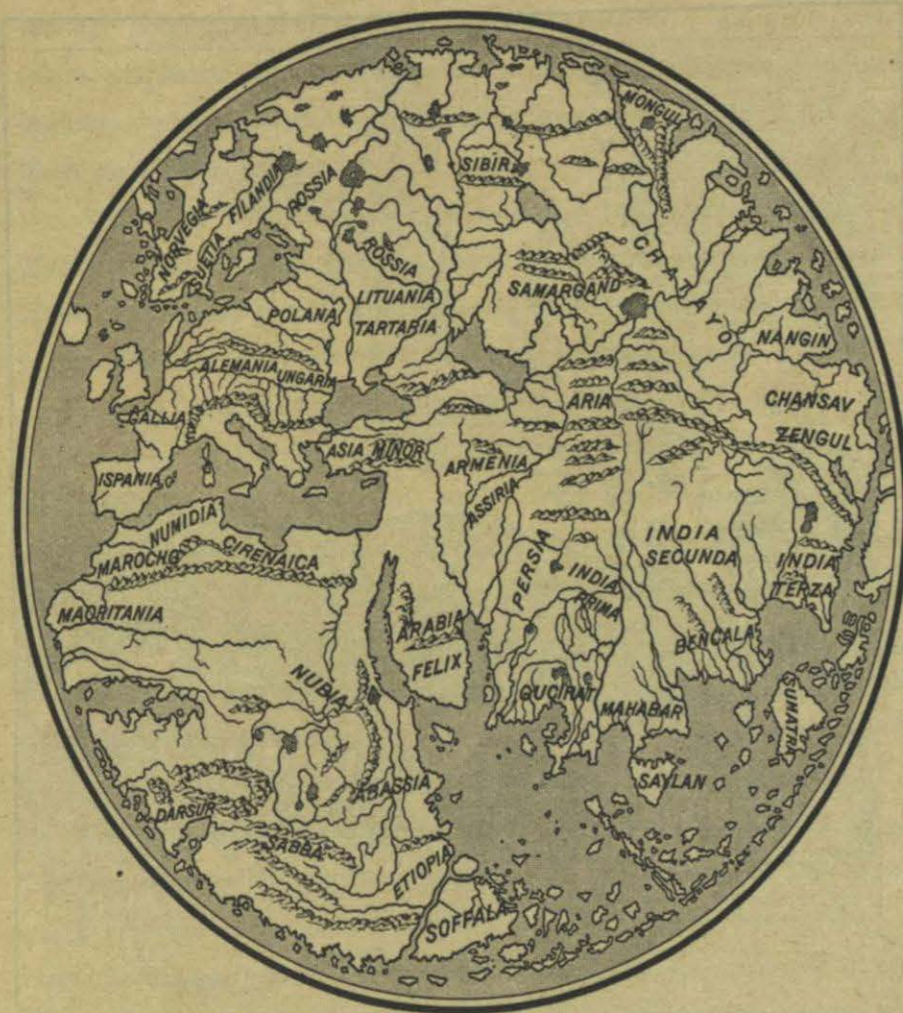


Los dos trazados, el del mapa de fondo (Bosquejo Mercator, escala ecuatorial de 1 á 50 000 000) y el del mapa de Juan de Carignan, en el que las tierras están cubiertas de un rayado, han sido superpuestos tomando Lisboa y el ángulo sud-oriental del Mediterráneo como puntos de apoyo.

rasgos. Los mercaderes venecianos y genoveses, los legados de los reyes y de los papas habían visitado el Asia central, la Mongolia y la China, mientras que los Arabes y los Malayos, que habían contorneado las penínsulas índicas, se habían encontrado con los

Italianos llegados por tierra en la suntuosa ciudad de «Quinsay», que era entonces el mayor mercado del mundo. Viajeros de Europa, frailes, aventureros ó traficantes, habían visitado también las

N.º 357. Mapa del Mundo, según Fra Mauro.



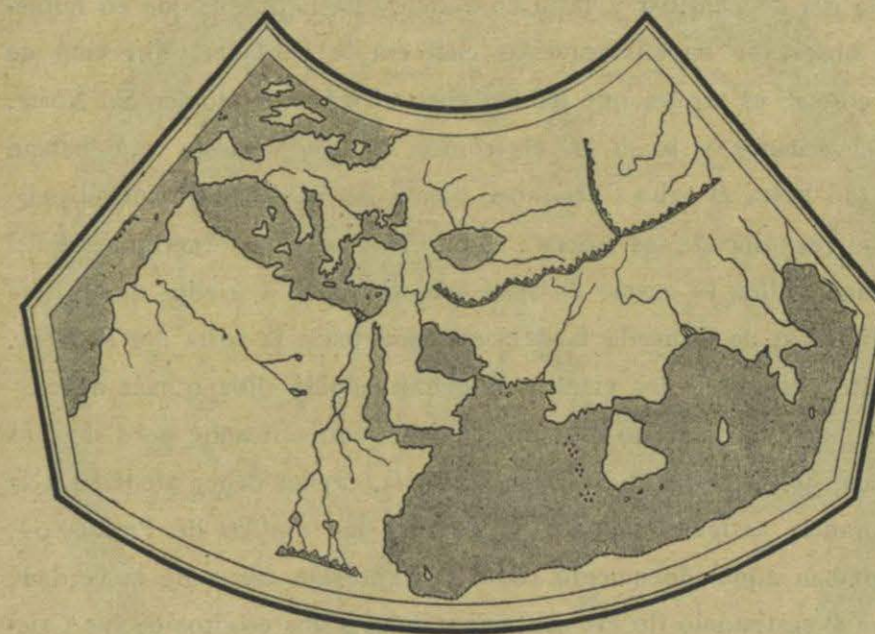
El original del mapa de Fra Mauro tiene un diámetro de 0'675; el Sud está arriba (véase la reconstitución de Kupka en la cabecera del capítulo). Esta reproducción está orientada según el uso actual y simplificada de conformidad con Carlo Errera, *L'epoca delle grandi Scoperte geografiche*.

islas y las penínsulas meridionales de Asia, entonces misteriosa, «donde se cría la pimienta», especia tan necesaria en aquella época, por la mala calidad de la carne, frecuentemente corrompida, con que se alimentaba el pueblo, y cuyo mal gusto era necesario disimular<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> W. Denton, *England in the fifteenth Century*, p. 106.

Algunos de esos viajeros, Pordenone, Mandeville, Schitbergen, tenían bastante literatura para referir con mayor ó menor sinceridad las maravillas de aquellas lejanas comarcas.

En cuanto al Africa, las cartas de marear del Mediterráneo, á falta de relatos detallados, atestiguan también que los mercaderes del Mediodía de Europa poseían muchos informes sobre el interior del «continente negro». El mapa de *Fra Mauro*, que adornaba un palacio de Venecia desde mediados del siglo XIV, indica las mon-



EL MUNDO SEGÚN CLAUDIO PTOLOMEO, SIGLO II

tañas y los ríos de la Etiopía con relativa precisión. Otro mapa, de origen catalán, construído en el año 1375, prueba que ya existían relaciones entre Barcelona y la Mauritania; en él se leen los nombres de Biskra, del Touât, de Tombuctu y de algunos otros puntos; están trazadas las rutas de las caravanas, y los Tuaregs se representan con la cara cubierta y montados en camellos. En los escritos de la época se habla de viajes hechos más allá del desierto hasta la Sudania.

Los Arabes, á quienes los monzones llevaban alternativamente de una orilla á otra en el Océano Indico, sabían aprovecharse también de las brisas diarias y de los vientos generales sobre las

costas orientales del Africa, cuya verdadera forma les era indudablemente conocida. Massudi, en la primera mitad del siglo II, describe el aspecto verdadero de esas orillas; sin embargo, admira ver en el mapa, muy posterior, de Edrisi, preciosamente conservado en Oxford, el extraño trazado que aquel erudito de la corte de Roger II, el rey normando de Sicilia, da del litoral africano del mar de las Indias. Ese dibujo es verdaderamente incomprensible en pleno siglo XII, en una época en que, á lo menos hacía ya cuatrocientos años, los marinos árabes hacían regularmente escala en Melinda, en Mombase, en la isla de Zanzíbar y hasta en Sofala. Es imposible que no hubiesen observado en sus travesías cuál era la verdadera dirección de las costas; es seguro que habían visto el sol en el trópico del Norte, en el ecuador y hasta en el trópico del Sud, puesto que habían llegado hasta el cabo Corrientes, donde les había espantado el peligroso remolino de las aguas<sup>1</sup>. Conocían, pues, la forma general del Océano Indico lo mismo al Oeste que al Norte, y á ellos debió después Vasco de Gama la fácil orientación hacia la costa del Malabar. Sí, los marinos y los viajeros hubieran podido dibujar más aproximadamente el contorno oriental del continente africano; pero muchos sabios, apoyándose en su misma ciencia, creían deber atenerse á la ignorancia antigua: teniendo á la vista las «tablas de Ptolomeo», aceptaban aquel documento como la expresión cierta de la verdad; entre el testimonio de los contemporáneos y los escritos de los Griegos, consagrados por el tiempo, no dudaban. ¡Cuántas veces la ciencia de los libros fué la causa de un retraso y hasta de una regresión en la ciencia de los hechos!

Al occidente del Africa, Arabes, Genoveses y Portugueses habían penetrado en las aguas atlánticas, guiados indudablemente en sus investigaciones por los recuerdos de la antigüedad fenicia, griega y latina. Unos marinos genoveses, cuyo nombre se ignora, descubrieron el grupo de islas más inmediato á Europa, y la tierra mayor de ese archipiélago recibió la denominación de Legnamo, traducida después por los Portugueses en la de Madera, actualmente inmerecida. En la misma época, es decir, á mediados del siglo XIV, fué hallado

<sup>1</sup> Oscar Peschel, *Geschichte der Entdeckungen*.

por otros Genoveses el archipiélago de las Azores; un mapa de 1351 indica ya todas las islas, una de las cuales, San Zorzo, estaba ya designada con el nombre del patrón de la república ligura, en tanto que otra tierra, la Terceira actual, se le nombra Brazi ó Brasi — nombre de una ó varias plantas tintóreas —, denominación miste-



EL MUNDO SEGÚN EDRISI, 1099-1164

riosa que no cesó de viajar sobre los mapas en la dirección del Oeste, hasta que sirvió para designar fijamente la mitad occidental del gran continente sud-americano.

En cuanto á las Canarias, más aproximadas á la tierra de Africa y conservadas en la memoria de los hombres por los escritos de los antiguos, habían sido indudablemente halladas de nuevo antes de aquella época, á lo menos en la primera mitad del siglo XIV. Una