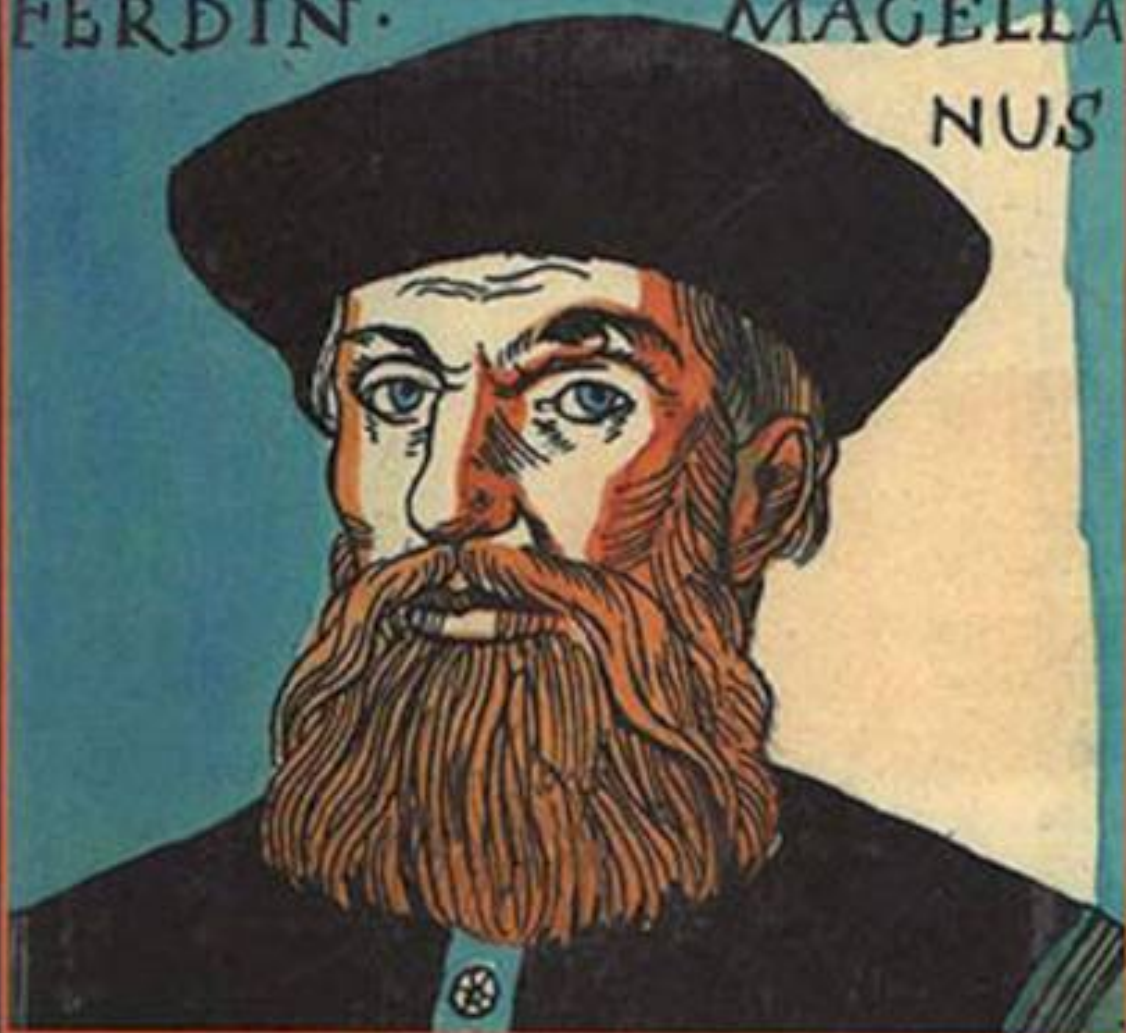


FERDIN.

MAGELLA  
NUS



**STEFAN ZWEIG**

*Magallanes*

*El hombre y su gesta*

No sin razón los contemporáneos llamaron al viaje de Magallanes la gesta más maravillosa y el más grande acontecimiento humano registrado desde la creación del Mundo.

Más trascendental aún que el descubrimiento de Colón estimaron ellos el hecho de que, con insignificantes barcos, diera Magallanes la vuelta al Globo, demostrando por primera vez su redondez.

Emocionante como un relato de aventuras, el libro de Zweig —una de las biografías más logradas— ofrece, con el inolvidable retrato de un hombre intrépido, una ojeada sobre el mundo europeo en aquella hora de esplendor, cuando supeditó todos los océanos a una única e incomparable carrera de triunfo.

Precisamente por su juego de luz y sombra, la historia de la primera circunvalación de la Tierra, de tan inaudito valor, de tan sobrehumano sufrimiento, debía atraer a Stefan Zweig, que uniera a la seriedad de la investigación histórica el ardor de la intuición psicológica, para escribir una obra apasionante.

## Introducción

Los libros pueden tener su origen en los más variados sentimientos. Se escriben libros al calor de un entusiasmo o por un sentimiento de gratitud, pero también la exasperación, la cólera y el despecho puede, a su vez, encender la pasión intelectual. En ocasiones, es la curiosidad quien da el impulso, la voluptuosidad psicológica de explicarse a sí mismo, escribiendo, unas figuras humanas o unos acontecimientos; Pero otras veces —demasiadas— impelen a la producción motivos de índole más delicada, como la vanidad, el afán de lucro, la complacencia en sí mismo. En rigor, el que escribe debería dar cuenta de los sentimientos, de los apetitos personales que le han motivado a escoger el asunto de cada una de sus obras. El íntimo origen del libro que aquí veis se me aparece a mí mismo con toda claridad. Nació de un sentimiento algo insólito, pero muy penetrante: la vergüenza.

Sucedió de este modo: el año pasado tuve por primera vez la tan anhelada oportunidad de un viaje a América del Sur. Sabía que en el Brasil me esperaban algunos de los paisajes más bellos de la tierra, y en la Argentina un círculo de camaradas intelectuales cuya compañía sería para mí un inigualable gozo. Y a esta anticipación, que por sí sola me hubiera hecho el viaje delicioso, uniéronse las circunstancias inmediatas del mismo: un mar tranquilo, la natural distensión en el holgado y rápido transatlántico, el sentirse libre de todas las ataduras y de las cotidianas vejaciones. Gocé infinitamente de los días paradisíacos que duró la travesía. Pero, de pronto —esto fue en el séptimo u octavo

día—, me sorprendí en flagrante impaciencia. Siempre el mismo cielo azul y el mismo mar azul en calma. ¡Qué largas me parecían las horas de viaje en medio de aquella súbita reacción! Deseaba íntimamente haber llegado al término y me alegraba la idea de que el reloj, incansable, iba acortando el tiempo. Ahora, el flojo, el indolente placer de la nada, me molestaba. Las mismas caras de unas mismas personas llegaban a hastiarme, la monotonía del movimiento de a bordo me excitaba los nervios, precisamente por la tranquila regularidad del pulso. ¡Adelante, adelante! ¡Más aprisa, más aprisa! De pronto, el bello transatlántico, tan lujoso, tan cómodo, no andaba con la suficiente velocidad.

Tal vez sólo faltaba ese minuto en que se me reveló mi estado de impaciencia para que inmediatamente me avergonzara de mí mismo. Estás haciendo —me dije, airado—, la más galana de las travesías en el más seguro de los buques; tienes a tu disposición todo el lujo que se puede alcanzar en la vida. Si, llegada la noche, la atmósfera refresca excesivamente en tu camarote, no tienes más que dar vuelta con dos dedos a una llave y el aire se calienta. Si el mediodía en el ecuador te resulta demasiado bochornoso, tienes a un paso los ventiladores, que refrescan el aire, y diez pasos más allá te espera la piscina. En la mesa de este hotel, el mejor provisto, puedes escoger el plato o la bebida que se te antojen, pues de todo hay en este mundo encantado, como traído por manos de los ángeles. Si así te acomoda, puedes estar solo y leer libros, o bien hacer una partida de juego, o gozar de la música y de la sociedad hasta saciarte. Se te brindan todas las comodidades y toda seguridad. Sabes el término de tu viaje, a qué hora llegarás y que serás acogido amablemente. Y los habitantes de Londres, París, Buenos Aires, Nueva York conocen también, hora por hora, en qué punto del universo se encuentra el buque. Te basta subir unos pocos peldaños, dar unos veinte pasos, y la dócil chispa salta del aparato de telegrafía sin hilos y lleva tu pregunta, tu saludo, a cualquier punto de la

tierra, y al cabo de una hora, desde donde sea, tu mensaje es correspondido. ¡Acuérdate, impaciente; acuérdate, descontentadizo, cómo era en otro tiempo! Compara un momento este viaje de hoy con los de antaño, sobre todo con los primeros viajes de aquellos temerarios que descubrieron, en beneficio nuestro, estos mares inmensos y un mundo nuevo, y avergüénzate en su memoria. Intenta representártelos partiendo en sus frágiles barcas de pescador hacia lo desconocido, ignorantes de los derroteros, perdidos en lo infinito, continuamente expuestos al peligro, al capricho de las inclemencias del tiempo y a todas las torturas de la escasez. Sin luz en la noche, sin más bebida que el agua tibia de las cubas y la que recogieran de las lluvias; sin más comida que la sosa galleta y el tocino rancio, y aun faltos días y días de esta somerísima alimentación. Ni una cama, ni el oasis de una tregua, infernal el calor, sin misericordia el frío, y además la conciencia de la soledad, del desamparo en el desierto cruel del agua. Allá, en los hogares, durante meses y años, nadie sabía dónde estaban; ni ellos mismos sabían adónde iban. La escasez era su compañera, la Muerte los cercaba de noche y de día en mil formas, por mar y tierra; no podían esperar más que peligros, así de los hombres como de los elementos, y durante meses y años la soledad más espantosa rodeaba sus míseras embarcaciones. Sabían que nadie saldría a su socorro, que no encontrarían un solo barco durante meses y meses en aquellas aguas no surcadas, que nadie los sacaría del apuro y del peligro, ni podrían hacer saber su muerte, su fracaso. Así revivían en mi interior los primeros viajes de los conquistadores del mar, y hube de avergonzarme de mi impaciencia.

Una vez experimentado, este sentimiento de vergüenza no se borró de mí en toda la travesía. El pensamiento de aquellos héroes anónimos no me dejó un instante. Y quise saber más de quiénes fueron los primeros en afrontar a los elementos, y leer sobre los primeros viajes por los océanos inexplorados, cuya descripción ya me había impresionado

en los años de mi infancia. Entré en la biblioteca del transatlántico y cogí al azar unos volúmenes. De entre todas las figuras y todas las rutas, mi admiración se asió a los hechos del hombre que, en mi sentir, llegó a lo más extraordinario en la historia de los descubrimientos geográficos: Fernando Magallanes, el que salió de Sevilla con cinco barcas de pescador para dar la vuelta a toda la tierra. Tal vez en la historia de la humanidad es la odisea más magnífica esta partida de los doscientos sesenta y cinco hombres decididos, de los cuales sólo dieciocho volvieron a sus lares en los míseros barcos castigados, pero con la bandera de la gran victoria en el mástil. No eran muy abundantes las noticias, para mi deseo al menos, en aquellos libros. De vuelta a mi hogar, leí e investigué más y más, asombrándome a cada paso de lo poco digno de crédito que se había expuesto hasta entonces sobre aquella realización heroica. Como ya me ha sucedido otras veces, no hallé mejor ni más eficaz modo para aclararme a mí mismo el hecho que darle forma y describirlo para los otros. Así nació este libro, causándome sorpresa a mí mismo, si he de decir honradamente la verdad. Mientras describía (ajustándome a los documentos fidedignos a mi alcance, fiel a la realidad) esta segunda Odisea, tenía continuamente la singular sensación de contar algo inventado, uno de los más altos anhelos, una de las sagradas leyendas de la Humanidad. ¡Nada hay más excelente que una verdad que parece inverosímil! Siempre se adhiere a las grandes gestas de la Humanidad algo de inconcebible, porque, en realidad, se elevan muy por encima del nivel medio. Es precisamente en lo increíble que ha llevado a cabo como la Humanidad remozca la fe en sí misma.

## «*Navigare necesse est*»

En el principio eran las especias... Desde que los romanos, a través de sus viajes y sus campañas, empezaron a hallar gusto en los ingredientes estimulantes, calmantes o embriagadores de Oriente, las tierras occidentales no saben ya prescindir de la especiería de las drogas índicas, tanto en la cocina como en la bodega. Hasta muy entrada la Edad Media, la alimentación nórdica resulta sosa hasta lo inconcebible, y aun las hortalizas hoy día más comunes, como las patatas, el maíz y los tomates, tardarían todavía mucho en adquirir carta de naturaleza en Europa; el limón como acidulante y el azúcar para endulzar son todavía una vaguedad, y los sabrosos tónicos, el café y el té, no se han descubierto aún. Hasta entre los príncipes y la gente distinguida, la burda voracidad es el desquite de la monotonía sin espiritualidad de las comidas. Y aparece el prodigio: un solo gramo de un condimento indico, un poco de pimienta, una flor seca de moscada, una punta de cuchillo de jengibre o de canela mezclados en la más grosera de las viandas, bastan para que el paladar, halagado, experimente un raro y grato estímulo. Entre el tono mayor y el menor de lo ácido y de lo dulce, de lo cargado y de lo insulso, aparecen de pronto una serie de ricos tonos y semitonos: los nervios del gusto, todavía bárbaros, de la gente medieval nunca se satisfacen bastante con los estimulantes nuevos: un plato no está en su punto si no lo cargan de pimienta; llegan a echar jengibre a la cerveza y refuerzan el vino con especias molidas, hasta que cada sorbo quema en la garganta como la pólvora. Pero no se limitaba a la cocina el uso de abun-

dantes masas de especiería. La vanidad femenina es también cada vez más exigente respecto a los aromáticos de Arabia, y va del almizcle voluptuoso al ámbar sofocante y al dulce aceite de rosas; los tejedores y tintoreros hacen elaborar para ellas las sedas chinas y los damascos de la India, y los orfebres, montar las perlas blancas de Ceilán y los azulados diamantes de Narsingar. Más imperiosamente todavía, la Iglesia católica impulsa el consumo de los productos orientales, pues de los millares de millones de granos de incienso que levantan el humo de los incensarios movidos por los celebrantes en los millares de iglesias, ni uno solo ha salido de tierra europea; cada uno de esos millares de millones de granos de incienso llegaban por mar, embarcados en tierras de Arabia. También los boticarios son asiduos clientes de los tan celebrados específicos de Indias, tales como el opio, el alcanfor, la tan estimada resina, y saben por experiencia que para el enfermo no hay bálsamo ni droga que parezcan tan activos como los que en los botes de porcelana que los contienen llevan en letras azules las palabras mágicas *arabicum* o *indicum*. Por su carácter de cosa selecta y rara, y quizá también por lo elevado del precio, todo lo oriental ejercía una atracción hipnótica en los europeos. Como en el siglo dieciocho lo francés, los atributos árabe, persa, indostánico, se identificaban en la Edad Media con los conceptos de exuberante, refinado, distinguido, cortesano, costoso y precioso. Ningún artículo tan apetecido como la especiería. Era como si el aroma de las flores orientales hubiera enajenado con su mágica influencia el alma de Europa.

Precisamente porque, con el aceite de la moda, es tanta la demanda, la mercancía índica se mantiene a altos precios, que siguen subiendo. Hoy son poco menos que incalculables las curvas de aquellos precios en continua alza, ya que todas las tablas caen en lo abstracto, y es aún más fácil hacerse cargo de la loca supervaloración de las especias por vía óptica, recordando que la misma pimienta que hoy



hallamos a libre disposición en cualquier mesa de fonda, y que se prodiga como si fuera arena, al principio del segundo milenario era contada por granos y casi tan apreciada al peso como la plata. Tan sólido se consideraba su valor, que eran varios los Estados y ciudades que calculaban a base de pimienta, como si fuera un metal noble: a cambio de pimienta se adquirían haciendas, se pagaban dotes y se obtenía el derecho de ciudadanía; príncipes y ciudades cobraban tributo en pimienta, y cuando en la Edad Media se quería ponderar la riqueza de un hombre, se le motejaba de *saco de pimienta*. El jengibre, la canela, la quina y el alcanfor se pesaban en balanzas de orfebre o de boticario, tomando la precaución de cerrar puertas y ventanas, no fuera que una corriente de aire aventara ni siquiera una dracma de polvo precioso. Absurda podrá parecer hoy esta valorización, tanto como justificada la vemos en cuanto consideramos las dificultades y el riesgo del transporte. Oriente y Occidente están en aquel entonces a una distancia imponderable entre sí. ¡Cuántas dificultades y obstáculos tienen que vencer los buques, las caravanas, los carros en sus trayectos! ¡Qué odisea han de afrontar cada grano, cada flor, desde que se cosechan en el archipiélago hasta que, llegados a la última playa, descansan sobre el mostrador del tendero europeo! Ninguna de esas especias es en sí misma una rareza. Allá, a la otra parte del globo terráqueo, crecen los tallos de canela, de Tímore, los clavos de Amboina, las nueces moscadas de Banda, los arbustos de pimienta del Malabar, con la misma prodigalidad y espontaneidad que los cardos en nuestro suelo, y allá en las islas malayas, un quintal de ellos no tiene más valor que en Occidente lo que cabe de los mismos en una punta de cuchillo. Pero la mercancía pasa de mano en mano, ¡y por cuántas ha de pasar hasta llegar, a través de desiertos y mares, a las del consumidor! Como siempre, la primera mano es la que peor se paga: el esclavo malayo que coge las flores frescas y, con los laces sobre su morena espalda, las lleva al mercado, no

recibe otro salario que el del propio sudor. Pero su dueño ya empieza a sacar provecho del negociante mahometano que le compra su carga y la lleva, en una mala embarcación a remo, bajo el incendio del sol, ocho, diez o más días de las islas especiarias, hacia Malaca —en las cercanías del actual Singapur—. Aquí está ya al acecho la primera araña dispuesta a sacar jugo; el señor del puerto, un poderoso sultán, exige un tributo del negociante para la descarga. Una vez satisfecho el tributo, el romántico producto puede ser transportado a otra embarcación más grande, y vuelve a resbalar lentamente, impelido por el ancho remo o la vela cuadrilátera, de una a otra costa índica. Transcurren meses en ese monótono avance, y vienen las esperas interminables, cuando cae el viento bajo un cielo ardiente, sin nubes; y el esquivar los tifones y huir de los corsarios... Trabajoso hasta lo indecible y rodeado de peligros es ese transporte a través de dos, de tres mares tropicales; casi siempre, de cada cinco barcos sucumbe uno por el camino, bajo la tormenta o el asalto de los piratas.

El comprador de la mercancía bendice a Dios cuando ha podido dar felizmente la vuelta a Camboya y alcanza por fin Ormuz o Adén y, con ello, el paso a la Arabia feliz o a Egipto. Pero no es menos deficiente la forma de fletamento que aquí empieza, ni menos arriesgada. Largas hileras de millares de resignados camellos esperan en aquellos puertos de transición. Dóciles a la señal de su dueño, se arrodillan, y un saco detrás de otro, los haces de pimienta y de nuez moscada vienen sobre el lomo de aquellos barcos de cuatro patas que oscilarán lentamente a través del mar de arena. Durante meses las caravanas árabes llevan las mercancías índicas, por Basora, Bagdad y Damasco, y Beirut y Trebisonda, o por Dsehidda al Cairo, nombres que resuenan con las maravillas de *Las mil y una noches*. Antiquísimas son esas largas rutas a través del desierto, y familiares a los mercaderes desde el tiempo de los faraones y de los bactrianos. Pero no menos las conocen, por desgracia, los

beduinos —esos piratas del desierto—. A veces un ataque osado y rápido aniquila en un momento el fruto adquirido y defendido a duras penas durante muchos meses. Lo que habría escapado felizmente a las tempestades de arena y a los beduinos, tienta la codicia de otros: emires de Hedscha, sultanes de Egipto y Siria, que exigen el tributo, y costosísimo por cierto, para cada fardo —se calcula en cien mil ducados lo que se recauda anualmente por derechos de pasaje de especias solamente en Egipto—. Y por fin cuando el cargamento ha alcanzado la desembocadura del Nilo cerca de Alejandría, le espera un nuevo usufructuario, y no el menos exigente, en la flota de Venecia. Desde la pérfida abolición de la competidora Bizancio, la pequeña República de Venecia se ha apropiado el monopolio del comercio oriental de las especias; la mercancía, en vez de ir directamente a su destino, ha de pasar por el Rialto, donde los factores alemanes, flamencos e ingleses la encarecen. Y de allí, en carros de anchas ruedas, atravesarán las nieves y los hielos de los pasos alpinos, las mismas especias que dos años antes brotaban al sol tropical, hasta dejarlas en poder del tendero europeo y, por ende, en manos del consumidor.

Por doce manos si no más —así lo apunta melancólicamente Martín Behaim en su famosa *Esfera del Mundo* de 1492—, ha de pasar usurariamente la especia Indica antes de llegar a la última, la del consumidor. «Ítem, conviene saber que la especiería ha de pasar por muchas manos antes de llegar a la venta en nuestra tierra.» Ni aun siendo doce las manos que se reparten la ganancia, se satisface cada una de ellas con el áureo jugo de las especias índicas. A través de todos los riesgos y obstáculos, el comercio de la especiería se considera el más lucrativo de los de la Edad Media, pues en él se reúnen el más pequeño volumen y el margen más grande de beneficio. Si de cinco embarcaciones —la expedición de Magallanes es de esto un vivo ejemplo— se pierden cuatro con su cargamento, y si de los doscientos sesenta y cinco hombres que partieron vuelven

sesenta y cinco, el mercader no solamente no habrá perdido nada en el juego, sino que saldrá aún ganando: si de los cinco barcos vuelve uno solo al cabo de tres años, su carga compensa con creces del desastre, pues un solo saco de pimienta vale en el siglo XV más dinero que toda una vida humana. ¡No es, pues, maravilla el que, con la gran oferta de menospreciadas vidas humanas y la avasalladora demanda de especias, las cuentas se salden siempre a pedir de boca! Los palacios de Venecia y los de los Fugger y Welser se construyeron casi exclusivamente con dinero ganado en la especiería índica.

Pero la envidia va unida a los grandes beneficios como la herrumbre a la hoja de acero. Todo privilegio será estimado por los otros como injusticia, y allí donde sólo un pequeño grupo se enriquece en demasía, se forma inevitablemente una coalición de los perjudicados. Hace muchos años que genoveses, franceses y españoles miran con evidente animosidad a los más listos venecianos que han sabido captar los chorros del oro en el Gran Canal, y con más enojo todavía vuelven los ojos hacia Egipto y Siria, donde el Islam tiene echada una cadena infranqueable entre la India y Europa. No le es permitido a ningún buque cristiano surcar el mar Rojo, ni a ningún comerciante le es lícito el paso; todo el comercio índico queda rigurosamente limitado a las manos de los mercaderes turcos y árabes, con lo cual no solamente sube inútilmente de precio la mercancía para los consumidores europeos y se le hace imposible desde un principio toda ganancia al comercio cristiano, sino que también se corre el riesgo de que todo el sobrante de metal rico fluya hacia Oriente, ya que las mercancías europeas no tienen, ni con mucho, el valor de trueque alcanzado por las preciosas materias índicas. Bastaba este sensible déficit comercial para que la impaciencia de Occidente aumentase cada vez más, ansiosa de sustraerse al ruinoso y rebajante dominio, hasta que las energías hallaron su punto de convergencia. Las Cruzadas no fueron sola-

mente —como románticamente se ha interpretado— un intento puramente místico para arrebatarse a los infieles la tierra donde se erige el Santo Sepulcro; esta primera coalición cristiana europea representaba asimismo el primer esfuerzo lógico y ordenado conscientemente para echar abajo aquella barrera que vedaba el mar Rojo, y franquear a Europa y a la cristiandad el comercio con Oriente. Como este golpe se frustró y, no pudiendo arrebatarse Egipto a los mahometanos, el Islam continuaba atajando el camino de la India, se despertó el deseo de encontrar otro camino libre, independiente. El valor que dio el impulso a Colón para explorar hacia Occidente, a Bartolomé Díaz y a Vasco de Gama hacia el Sur, y a Cabot al Norte, hacia el Labrador, nació, ante todo, de la voluntad de descubrir, por fin, en beneficio del mundo occidental, una ruta marítima libre, sin pago de derechos, quebrantando así la ignominiosa prepotencia del Islam.

En todo descubrimiento o invención hay un estímulo moral, una fuerza alada del espíritu; pero, muy en general, lo que da el empuje definitivo hacia la realización es la conciencia de unos móviles materiales. Ciertamente que el rey y sus consejeros se hubieran entusiasmado, en todo caso, con la atrevida idea que encerraban los propósitos de Colón y de Magallanes de buscar un mundo nuevo; pero nunca el dinero necesario para sus planes hubiera corrido el riesgo, nunca los príncipes y los especuladores hubieran armado y puesto a su disposición una flota, sin la perspectiva de poder sacar enormes réditos de la suma empleada en el viaje de descubrimiento. Detrás de los héroes de aquella edad de los descubrimientos se movían como fuerzas impulsivas los negociantes; también este primer impulso heroico hacia la conquista de un mundo partía de fuerzas muy terrenales. En el principio eran las especias...

\* \* \*

En el curso de la Historia es siempre un momento admirable aquel en que el genio de un hombre se combina con el genio del tiempo, cuando un individuo clarividente asume el anhelo creador de su época. Entre las tierras europeas hay una que no ha podido ocupar todavía su sitio en la misión a Europa encomendada. Esta es Portugal que, a través de largas luchas heroicas, se sustraía al dominio mauritano; pero, ya conquistada la victoria y la independencia, su fuerza magnífica de pueblo joven y ardiente no sabía en qué emplearse. Con toda su frontera de tierra se recuesta Portugal en España, en una nación amiga, hermana. Tierra pequeña y pobre, no tiene más expansión que la que el mar le ofrece por medio del comercio y de la colonización. Pero, fatalmente, la situación geográfica de Portugal es —o parece ser, al menos— la más desfavorable entre todas las naciones navegantes de Europa. Porque el océano Atlántico, cuyas olas vienen del Oeste a estrellarse contra las playas, según la geografía de Ptolomeo —única autoridad de la Edad Media—, no es más que un desierto infinito de agua, impracticable para la navegación. Como no menos impracticable señalan los mapas generales ptolomeicos el camino del Sur a lo largo de la costa africana: es imposible dar la vuelta en barco a este desierto de arena, pues la tierra inhospitalaria, inhabitable, llega hasta el Polo Ártico y sería una tierra intransitable, y una misma cosa en la tierra australis. Según estas suposiciones de la antigua geografía, Portugal, por no confrontar con el único mar navegable, el Mediterráneo, ocuparía la posición más desventajosa entre las naciones marítimas europeas.

Estaba reservado a la iniciativa de un real vástago portugués el convertir en posible esta pretendida imposibilidad y arriesgar la prueba para ver si, como dice la Biblia, los últimos podrían llegar a ser los primeros. ¿Quién sabe si aquel Ptolomeo, aquel geógrafo máximo, especie de pontífice de la Geografía, se equivocó? ¿Quién sabe si este océano, que en la cresta de las impetuosas olas llegadas del Oeste deja

en las playas portuguesas pedazos de raras maderas que deben haber crecido en alguna parte, lejos de ser infinito, sería el camino hacia tierras nuevas desconocidas? ¿Quién sabe si África es habitable más allá del Trópico y si el omnisciente griego mintió burdamente al pretender que el inexplorado continente no se puede rodear navegando, y que no hay camino que lleve al mar de la India? Entonces Portugal, precisamente porque está en un extremo occidental, sería la verdadera palanca de todos los descubrimientos, el pueblo que tiene más corto el camino de la India. Lejos de ser repelida por el océano, sería destinada a la navegación como ninguna otra tierra de Europa. Este sueño de elevar el pequeño Portugal su poder a primera categoría marítima y de convertir en estrecho el océano Atlántico, considerado hasta aquel día como una barrera, es *in nuce* la idea vital del infante Enrique, a quien la Historia, con razón y sin ella, llama Enrique el Navegante. Sin razón porque, salvo su corto viaje a Ceuta con fines guerreros, Enrique no subió a bordo de una nave, ni existen de su mano libros, tratados náuticos ni mapas. Pero también hay razón para otorgarle el nombre de Navegante, porque el hijo de príncipes dedicó toda su vida y su fortuna a la navegación y a los navegantes. Ya en el sitio de Ceuta —1492—, uno de los hombres más acaudalados del país se da cuenta de la brillante eficacia a que podría llevar sus ambiciones aquel hijo de un príncipe portugués y sobrino de un rey de Inglaterra; todas las cortes le invitan y los ingleses le brindan un alto mando. Pero el visionario singular elige como forma de vida la soledad creadora. Se retira a Cabo Sagres, el un día sagrado promontorio de los antiguos, y desde allí prepara, por espacio de unos cincuenta años el viaje marítimo en dirección a la India y, con él, la gran ofensiva contra el *mare incognitum*.

Lo que inspiraba valor a aquel temerario iluso para sostener decididamente, contra las más altas autoridades cosmográficas de su tiempo, contra los secuaces de Ptolomeo,