

Europa y la expansión del mundo

(1415 - 1715)

por

J. H. PARRY



FONDO DE CULTURA ECONOMICA
MÉXICO

Primera edición en inglés, 1949
Primera edición en español, 1952
Segunda edición en español, 1958
Tercera edición en español, 1968

Título de esta obra en inglés:
Europe and a Wider World 1415-1715
© 1949 Hutchinson University Library, Inglaterra

Traducción al español:
MARÍA TERESA FERNÁNDEZ

D. R. © 1952 FONDO DE CULTURA ECONÓMICA
Av. de la Universidad 975, México 12, D. F.

Impreso en México

Introducción

LOS LÍMITES DE LA CRISTIANDAD EN 1415

Uno de los rasgos más notables de la historia de los últimos doscientos años ha sido la influencia dominante de los europeos fuera de Europa. La "expansión de Europa" no fue, por supuesto, deliberadamente planeada, ni tampoco voluntariamente aceptada por los no europeos, pero en los siglos xviii y xix resultaba irresistible; a tal grado, que las naciones occidentales consagraron gran parte de su energía a disputarse los despojos. Las bases del dominio europeo fueron preparadas en el siglo xv y firmemente asentadas en los siglos xvi y xvii. Navegantes europeos exploraron casi todo el mundo en esos siglos. Descubrieron y sometieron a muy diversas razas primitivas. Hallaron también muchos pueblos para quienes ellos mismos eran bárbaros; pueblos más ricos, más poblados y, según todas las apariencias, más poderosos que los invasores occidentales. Ninguno de estos pueblos se libró de la influencia europea, bien social, religiosa, mercantil o técnica. Muchos de ellos cayeron bajo el dominio europeo; y al mismo tiempo muchas de las regiones mundiales deshabitadas fueron ocupadas por pueblos de procedencia europea. ¿Cuáles fueron los motivos que indujeron a las naciones europeas, desde el siglo xv en adelante, a emprender una carrera de expansión ultramarina? ¿Cuáles fueron los recursos sociales y técnicos que dieron a esta expansión tan sorprendente éxito?

En muchos sentidos, el siglo xv no fue para la Europa occidental un período de expansión, sino de contracción. El Imperio chino era entonces, con gran ventaja, el estado más poderoso y civilizado del mundo. Había sido gobernado, en los tiempos de la Edad Media europea, por una dinastía tártara cuyos dominios habían

incluido no sólo la China propiamente dicha, sino Mongolia, Turquestán y parte de Rusia. En cierto momento, esta dinastía tártara había mostrado tolerancia y aun amistad hacia el orbe cristiano. Algunos europeos habían visitado su corte y misioneros franciscanos habían predicado dentro de sus dominios; sin embargo, el momento de la coyuntura cristiana había pasado en la mitad del siglo xiv, cuando el régimen de los Khanes tártaros había sido derribado por una dinastía nativa, la de los Ming. Otras dos grandes religiones, el budismo y el islamismo, se repartieron al Asia Menor con exclusión del cristianismo, y la comunicación entre el lejano Oriente y el lejano Occidente cesó. El sur de China, los reinos de Indochina y las islas de la India oriental, de origen hindú, cayeron rápidamente, en el siglo xv, bajo la influencia del Islam. En la India, poderosos y civilizados estados hindúes fueron crecientemente amenazados por la presión musulmana. Más próximas a Europa, las comunidades musulmanas del cercano Oriente habían caído progresivamente bajo la dirección militar de los turcos otomanos, fanáticos guerreros seminómadas que estaban a punto de engullir los restos del Imperio bizantino y de dominar todo el Mediterráneo oriental. Tomaron Constantinopla en 1453; a principios del siglo siguiente conquistarían el Egipto y Siria, y, después de invadir los Balcanes, presionarían a lo largo del Danubio hacia el corazón de Europa central. El Islam, y no la Cristiandad europea, fue la colectividad más evidentemente expansiva del siglo xv.

Las rivalidades militares y religiosas entre la Cristiandad y el Islam habían sido un rasgo constante de política europea durante la Edad Media. Desde el siglo viii, los árabes y bereberes dominaron no sólo todo el norte de África, sino también mucho territorio europeo, en España, Portugal y Sicilia. Este prolongado contacto con el mundo árabe formó parte de la educación de una Europa inculta y primitiva. El arte y la industria europeos deben mucho a los árabes. La ciencia y la erudición griegas —en lo que de ellas se conocía— encon-

traron camino hacia la Europa medieval, principalmente a través de traducciones árabes. Aun los elaborados códigos caballerescos de los últimos tiempos medievales fueron en alguna medida tomados de las costumbres y literatura árabes. Sin embargo, a pesar de esto, no hubo fusión alguna de las dos civilizaciones. En los lugares en que vivieron juntos cristianos y musulmanes, una tolerancia desdenosa podía ser ofrecida por una raza a cambio del pago de tributo por la otra; pero en general, el límite entre cristianos y musulmanes estaba claramente trazado, y su relación normal era la guerra. Esta relación bélica llegó a ser tan normal y habitual que en ocasiones parecía perder algo del odio guerrero y adquirir las convenciones del torneo; pero siempre se presentaba algún hecho, algún cambio en la balanza de las fuerzas, para renovar el encono. Por un lado, el ardor religioso musulmán se veía avivado de vez en cuando por olas de refuerzo del Asia Central. Estas olas —de las cuales los turcos otomanos formaron la última y más peligrosa— mantuvieron las fronteras de la cristiandad en temor intermitente. Por otro lado, las aristocracias de la Europa occidental, apremiadas por la Iglesia, trataron repetidamente mediante las cruzadas de defender sus territorios y de reconquistar el terreno perdido.

La Guerra Santa contra el Islam tuvo buen éxito al reconquistar, al cabo de algún tiempo, todos los territorios del sur de Europa que antiguamente habían sido cristianos y de habla latina. Fuera de Europa, las cruzadas hicieron poca mella en el cuerpo del Islam. La mezcla de motivos en los cruzados —ardor religioso, deseo de aventuras, esperanza de comercio o de botín, afán de obtener reputación— contribuyeron a la desunión. Las naciones europeas nunca entraron en las cruzadas como estados organizados. Aun los ejércitos mandados por reyes o por el emperador en persona estaban ligados sólo por lazos feudales y personales. Ningún reino de la Europa occidental tenía entonces una organización capaz de administrar posesiones lejanas; sólo los órdenes militares tenían la organización, mas sus recur-

sos eran inadecuados. Las conquistas de los cruzados —como, por ejemplo, los estados latinos establecidos después de la primera cruzada— se desintegraron por sí mismos, sin que fuera necesario el empuje del contraataque musulmán.

Además, la antipatía entre los cristianos latinos y griegos debilitó el movimiento de las cruzadas y lo apartó de su objeto principal: la conquista de los Santos Lugares. La cuarta cruzada, sin perjudicar seriamente a los infieles, asestó un tremendo golpe al muy deteriorado Imperio Bizantino. Sus principales beneficiarios fueron los venecianos, establecidos firmemente como acarreadores de las mercancías orientales desde los puertos de Levante a los insaciables mercados de Europa occidental. Debilitado así su principal bastión, el movimiento de las cruzadas tuvo que ponerse a la defensiva —una infructuosa defensiva— frente al avance de los turcos otomanos en el siglo xiv. No fueron los esfuerzos de los cruzados, sino los triunfos militares, más al Este, de un conquistador rival —Timur—, los que detuvieron las conquistas del sultán turco Bayezid y dieron a Europa un corto respiro a fines del siglo xiv y principios del xv. La caída de Constantinopla y la conquista de los Balcanes por algún conquistador asiático sólo era, evidentemente, una cuestión de tiempo. Las naciones de la Europa occidental que participaron en las cruzadas no tenían ni fuerza, ni voluntad, ni unidad, para evitarlo.

A pesar de los fracasos y las derrotas y del último colapso del movimiento de las cruzadas en el Cercano Oriente, la idea de la cruzada persistió en todos los países de Europa que estaban en contacto con pueblos musulmanes. En aquellos países la cruzada latía en la sangre de la mayor parte de los hombres de noble cuna y de impulsos aventureros. En ninguna parte fue esto más cierto que en Portugal, país pequeño y pobre que debió su existencia nacional a una larga cruzada, y en España, donde la cruzada aún continuaba. El fracaso

de la cruzada mayor en el Cercano Oriente dio lugar a intentos enderezados a encontrar medios con que atacar al poder musulmán en otras partes. Si no por tierra, por mar; si los infieles eran invulnerables al ataque frontal, podían ser flanqueados o atacados por retaguardia, y si la fuerza de los cruzados europeos era insuficiente, cabía buscar alianzas con otros príncipes cristianos. Eran corrientes las historias de poderosos aunque olvidados reinos cristianos, quizá en el este de África, quizá en alguna parte de Asia. Si, además, era posible establecer comunicaciones con el este, por alguna ruta fuera del control turco, entonces el comercio oriental, que daba a los turcos mucha de su riqueza, podía ser derivado hacia canales cristianos.

La guerra y el comercio marcharon juntos en las últimas cruzadas. Portugal tenía una gran costa, una población considerable de pescadores y marinos, y una clase comercial poderosa muy emancipada de la ingerencia feudal. Los portugueses podían y deseaban pasar de un comercio Atlántico de vinos, pescados y sal a operaciones de mayor riesgo, más amplias y lucrativas, con esclavos, oro y especias. El primero y claro objeto de la expansión militar y comercial portuguesa fue el noroeste de África, donde vivía una colectividad musulmana grande y próspera a muy corta distancia. Las operaciones se iniciaron con un ataque por mar a la ciudad y fortaleza de Ceuta en 1415.

La expedición a Ceuta fue una verdadera cruzada, aunque con un objeto limitado y temporal. Fue organizada por el rey Juan I, en parte para asestar un golpe a los moros saqueando uno de sus principales puertos —la llave del Mediterráneo, como dijo Azurara—, en parte, para dar a sus hijos, candidatos a la caballería, la oportunidad de ganar sus espuelas en una batalla verdadera mejor que en la pelea artificial de los torneos. La operación constituyó un brillante triunfo y la caída de Ceuta tuvo gran resonancia en Europa. Su importancia radica no sólo en el hecho de la conquista, sino también en la

osada decisión de retener la plaza con una guarnición portuguesa en lugar de arrasarla completamente. Un estado europeo emprendía, como Estado, la defensa y la administración de una posesión ultramarina en territorio árabe. Ceuta ofrecía muchas posibilidades: una base para el avance en Marruecos, o para el ataque a Gibraltar, el otro gran baluarte moro en el Mediterráneo occidental; el incentivo —y probablemente en alguna medida la información— necesario para iniciar la sistemática exploración y el comercio africanos. Con la toma de Ceuta, el movimiento cruzado pasaba de la fase medieval a la moderna; de una guerra contra el Islam en la cuenca del Mediterráneo a una lucha general para llevar la fe cristiana y el comercio y las armas europeas alrededor del mundo.

La figura más sobresaliente en las primeras etapas de la expansión ultramarina portuguesa —y también de Europa— fue el príncipe Enrique de Portugal, apodado "el Navegante" por los historiadores ingleses. El príncipe Enrique se distinguió mucho en Ceuta, no sólo en la conquista, el año 1415, sino también tres años después cuando socorrió a la guarnición portuguesa puesta en aprieto por un contraataque moro. Estuvo íntimamente relacionado con la cruzada en sus dos formas: la antigua, la forma más restringida de una guerra Mediterránea contra los moros o los turcos, y la más nueva forma de una estrategia mundial para el cerco del Islam, una estrategia de la que fue sólo un primer paso la exploración de la costa occidental africana y las islas Atlánticas. Hoy es principalmente recordado como organizador de la exploración de África; pero las expediciones al Africa eran para él un nuevo medio para un viejo fin. Su carácter multifacético resumió lo mejor de lo antiguo y lo moderno en los tiempos mutables en que vivió. Fue retraído y hombre de negocios; ascético y anfitrión generoso; Comendador de la caballeresca Orden de Cristo y amigo de marinos, mercaderes, cartógrafos y constructores de instrumentos; un cristiano católico

de piedad profunda y ortodoxa y un patrocinador de muchas novedades del saber y la ciencia. Bajo tal dirección, el principio de la expansión europea por mar no fue una ruptura súbita con el pasado, sino el resultado natural de los siglos de esperanza y fracaso de las cruzadas.

I

LOS INSTRUMENTOS DE LOS EXPLORADORES

1) CARTAS

Si el espíritu de cruzada, en la persona del príncipe Enrique, fue lo que hizo emprender a los portugueses una carrera de expansión ultramarina, no fue, por supuesto, el fervor de cruzada lo único a tener en cuenta. El valor, la disciplina y la capacidad de organización jugaron su papel; y junto a estas consideraciones morales hay que colocar otros factores comerciales y sobre todo técnicos, que contribuyeron a las sorprendentes hazañas de los portugueses en dos continentes durante un solo siglo. Como introducción al relato de las proezas portuguesas, debe pasarse revista a estos factores, a los instrumentos utilizables en el siglo xv para convertir en realidad los sueños del príncipe Enrique.

Una de las características más obvias de la civilización europea es su preocupación por los problemas técnicos y su dominio de un amplio campo de creaciones mecánicas. La pericia técnica y la capacidad para aplicar el conocimiento teórico a fines materiales prácticos, han sido factores principales en la extensión de la influencia europea por todo el mundo, y han dejado fuerte impronta, aunque no siempre favorable, en todos los pueblos con quienes los europeos se han relacionado. Esta característica se ha observado más en el último siglo o siglo y medio; pero ha sido un elemento importante en toda la historia de la expansión europea. El conocimiento científico de la época, resultado de verdaderos descubrimientos del renacimiento del saber clásico, fue muy rápidamente utilizado para fines prácticos.

Tres ramas del desenvolvimiento técnico mostraron ser de primera importancia en la historia de la explora-

ción y expansión ultramarina. Una fue el estudio de la geografía y la astronomía y su aplicación a los problemas de la navegación práctica. Otra, la construcción de barcos y el desenvolvimiento de la pericia para manejarlos. Y otra, el mejoramiento de las armas de fuego, y en particular de la artillería naval. Al menos en las dos primeras ramas de la técnica, los hombres de la Europa occidental extrajeron el conocimiento, ya de sus predecesores clásicos, la de sus vecinos orientales, pero lo aplicaron de manera insospechada por sus descubridores originales.

Fue conocimiento común entre la gente culta del siglo xv que la tierra era redonda. Este, como tantos otros de los conocimientos académicos de la Edad Media, tenía su origen, pasando por muchos cambios y por extraviados caminos, en los antiguos. El mundo helénico había producido una escuela completa de matemáticos y cosmógrafos sistemáticos: Hiparco, Eratóstenes, Marino de Tiro y el geógrafo Estrabón, mencionando sólo los nombres más conocidos. Eratóstenes había calculado en realidad la circunferencia de la tierra y llegado a un resultado sorprendentemente exacto. Tanto Eratóstenes como Estrabón dejaron descripciones reconocibles de los continentes de que tuvieron noticia. Más allá de los límites del conocimiento o la información contemporáneos, se contentaron con dejar un vacío y la hipótesis de un vasto océano circundante. La culminación de la geografía antigua fueron, sin embargo, las compilaciones del egipcio helenizado Ptolomeo, quien escribió hacia el 130 d. c., en la época de la mayor extensión del Imperio romano. Ptolomeo dejó dos obras principales, una de astronomía, conocida más comúnmente por su título árabe, el *Almagesto*, y una *Geografía* descriptiva provista de excelentes mapas.

Los herederos de los griegos en geografía, como en muchas otras ciencias, fueron los árabes. La mayoría de los cosmógrafos árabes prefirieron la descripción del mundo de Ptolomeo a las de sus predecesores por ser más completa y simétrica. Por preocuparles también la

astronomía y la astrología, los árabes hicieron gran uso del *Almagesto*, pero desdénaron la *Geografía*, que permaneció olvidada durante la mayor parte de la Edad Media. Los árabes enriquecieron poco el conocimiento geográfico por exploración real, porque sus grandes viajes así por tierra como por mar fueron por regiones ya conocidas en general por los antiguos —el Mediterráneo y los países costeros del norte del Océano Índico. Creyeron que el Atlántico no era navegable, y tuvieron un profundo temor supersticioso al “verde mar tenebroso”, temor contagiado de la Europa occidental. Por otro lado, fue contribución de los geógrafos árabes una profusa e ingeniosa teoría sobre el centro hipotético del mundo habitado y la colocación simétrica de los continentes alrededor de él. Una mezcla compleja del *Almagesto* y la teoría árabe, transmitida en traducción latina, proporcionó la base de la geografía académica en las postimerías de la Europa medieval.

Sobre esta base, escritores escolásticos europeos, desde Roger Bacon hasta Pierre d'Ailly, compusieron tratados sistemáticos que comprenden un conjunto de referencias bíblicas, leyendas y relatos de viajeros. De estas obras, la de más influjo, y una de las últimas en publicarse, fue el *Imago Mundi* del Cardenal Pierre d'Ailly, mina de citas de autoridades griegas, latinas y árabes, y obra de inmensa erudición, pero completamente ajena a la realidad náutica. Es uno de los raros libros que se sabe fueron estudiados por Colón.

El *Imago Mundi* fue escrito en 1410. Ese año fue también notable a causa de la recuperación por la Europa Occidental de la *Geografía* de Ptolomeo, que al fin salió de su larga oscuridad en versión latina. Este ejemplo del firme renacimiento de la ciencia clásica fue evidentemente de enorme significación en el desarrollo de la geografía científica. No fue, sin embargo, un estímulo puro para los exploradores; pues aunque la obra de Ptolomeo fue un gran progreso respecto de la teoría corriente, contenía algunos errores antiguos de hecho. El mapamundi de Ptolomeo era una representación bas-

tante exacta del Imperio romano y países adyacentes, pero fuera de esos límites, Ptolomeo había llenado con su propia imaginación los espacios en blanco de los mapas primitivos. Inventó un vasto continente meridional, unido por un extremo a África y por el otro a China, haciendo del Océano Índico un mar interior; declaró que todo el hemisferio sur no era navegable a causa del calor; e impugnó el cálculo de la circunferencia del globo hecho por Eratóstenes, sustituyéndolo por el suyo, que era alrededor de un sexto menos del cálculo verdadero. La *Geografía* de Ptolomeo ejerció una influencia inmensa, aunque no indisputada, durante, por lo menos, doscientos años; y gran parte de la historia de los primeros descubrimientos fue el relato de hombres prácticos que demostraron que Ptolomeo estaba equivocado.

Resulta claramente de todo esto que aun la mejor geografía académica de los comienzos del siglo xv tenía poco que ver con la experiencia de los navegantes prácticos. En cuanto los marinos la conocieron de algún modo, constituyó un desaliento casi paralizado de la exploración por mar; y los mapamundi —los mapas mundiales teóricos basados en ella— fueron inservibles a los fines de la navegación oceánica.

Sin embargo, los marinos del siglo xv no se hicieron a la mar sin cartas. Por lo menos desde el siglo xiii había existido en los puertos italianos y catalanes una escuela de hidrógrafos profesionales que dibujaban *portolani* —cartas dibujadas para su utilización en el mar, basadas en la experiencia náutica y que debían poco a las ciencias académicas—. Los primeros dibujantes de estas hermosas cartas de fines de la Edad Media son desconocidos, pero los dibujos eran buenos, y como muchas invenciones usadas por hombres prácticos fueron repetidos, con adiciones pero sin cambios fundamentales, de generación en generación. Consistieron en esbozos a pulso claros y exactos de la línea de la costa con indicación de promontorios, ríos y bahías. Los últimos *portolani* tenían rosas de los vientos y estaban cruzados con

una red de líneas de rumbos o loxodromías que servían para mostrar las rutas de un lugar a otro. La mayoría abarcaban el Mediterráneo y el Mar Negro; algunas se extendían hasta Europa septentrional e incluían una parte de África. Estaban dibujados conforme a una escala de distancias apropiada, pero no a una proyección conveniente; hasta el siglo xv no inventó Mercator su famosa proyección con una técnica para mostrar tanto la latitud como la longitud por líneas rectas. Por eso, la exactitud operatoria de los portulanos sólo era admisible para travesías relativamente cortas. Pudieron ser usados, con ciertos límites, para la navegación a la estima, pero no para fijar la posición de un buque en alta mar.

Cuando los portugueses emprendieron sus viajes al Sur, comenzaron a dibujarse cartas del tipo portulano de la costa africana, y fue necesario tener una escala de referencia que sirviera para señalar los rasgos de la costa una vez descubiertos. A fines del siglo xv, los cartógrafos portugueses empezaron a agregar a la red de loxodromías de sus cartas un solo meridiano, por lo general el del cabo de San Vicente, que se extendía a través de la carta de norte a sur, con indicación de grados de latitud. La latitud podía ser medida solamente por observación celeste; y en los comienzos del siglo xv el rudimentario saber astronómico de Europa era dominio exclusivo de los doctos. Para el navegante práctico era, todavía, un libro cerrado en idioma desconocido.

El mundo docto de la Europa occidental recibió de los árabes su conocimiento de la astronomía, principalmente a través de los judíos portugueses e italianos, que fueron en esta época los intermediarios naturales entre la Cristiandad y el Islam. El fin de los árabes al estudiar los cielos no fue originalmente la navegación, sino la cosmografía y la astrología, y para el objeto que perseguían se fiaron del *Almagesto* de Ptolomeo y de las obras de los primeros astrónomos hindúes, prescindiendo de la crítica. Sin embargo, completaron a Ptolomeo con un gran volumen de observación concienzuda hecha en varios siglos. Identificaron y bautizaron muchas es-

trellas y estudiaron sus movimientos respecto de la Tierra. Algo de este conocimiento astronómico influyó en la práctica de los navegantes orientales. Los marinos árabes navegaban normalmente orientándose por las estrellas; es decir, regulaban su rumbo por las posiciones que se sabía tenían ciertas estrellas principales al salir o al ponerse. Tal sistema era seguro sólo en latitudes donde no había gran variación de los acimuts de las estrellas apropiadas, y donde la regularidad de los vientos estacionales hacía posible navegar grandes distancias conforme a una ruta arreglada de antemano. Algunos *baghlas* árabes cruzan actualmente el Océano Índico de la misma manera. Y lo que era más importante, los marinos árabes del siglo xv poseían métodos rudimentarios para observar la altitud de los cuerpos celestes como ayuda en la determinación de su posición. Los navegantes portugueses, al resolver problemas mucho más difíciles que los presentados jamás a los marinos árabes, necesitaron un mayor apoyo de los hombres de ciencia. Una de las empresas del príncipe Enrique y sus sucesores fue la de reunir para este fin a los navegantes y sabios de Europa.

La estrella más fácil y clara utilizada en la observación de la latitud es la estrella Polar, porque siempre está alineada a pocos grados del eje terrestre. La altitud de la estrella Polar —el ángulo vertical entre la estrella y el horizonte del observador— da la latitud del observador. La primera observación registrada en un buque europeo de latitud derivada de la altitud de la estrella Polar tuvo lugar en 1462, dos años después de la muerte del príncipe Enrique; pero no hay duda de que sus capitanes habían estado experimentando el método durante algunos años antes. Sin embargo, al continuar la exploración, la estrella Polar descendía hacia el horizonte: y al aproximarse al Ecuador los exploradores la perdían completamente de vista. La dificultad para observar la latitud en el hemisferio sur fue un serio obstáculo para los navegantes del siglo xv; pero en 1484, un grupo de astrónomos consultado por el rey Juan II sugirió que la

latitud podía ser calculada por la observación de la altura del sol al mediodía. Para este cálculo, el navegante necesitaría tablas de la declinación del sol —la distancia del cenit del sol al norte y al sur del Ecuador, al mediodía, en cualquier día dado. Aquí, el estudio árabe del cielo tuvo utilización, asimismo, a través de los judíos. Un almanaque que contenía tablas de declinación había sido compilado por un judío portugués llamado Abraham Zacuto, que fue profesor de astronomía en Salamanca, y que más tarde, al ser expulsados de España los judíos, vino a Lisboa como astrónomo real. Las tablas de Zacuto estaban escritas en hebreo. La Junta de Juan II las tradujo al latín, y poco después (la fecha es incierta) fueron publicadas en portugués como parte de un tratado general de navegación, titulado *O Regimento do Astrolabio*. La publicación de esta obra, el primer manual práctico, marcó un adelanto revolucionario en la ciencia de la navegación.

Es característico de la actitud de los portugueses que éstos no dejaron de enviar una expedición a Guinea en 1485 para probar los nuevos métodos de observar la latitud.

En resumen: a principios del siglo xv, el navegante carecía de medios para encontrar su posición una vez que perdía de vista la tierra y, por consiguiente, tenía cuidado en general de no alejarse de ella. A fines del siglo, un navegante inteligente y preparado disponía de diversos métodos para hallar su latitud; tenía un cálculo admitido en la longitud geográfica de un grado de latitud —dieciocho leguas portuguesas, un error de sólo cuatro por ciento—; y tenía cartas en que sus observaciones podían ser registradas. No tenía medio alguno de hallar su longitud —éste era un problema más difícil, no solucionado satisfactoriamente hasta el siglo xviii; sin embargo, por una combinación de la latitud observada y la estima podía seguir bastante bien el curso de su posición. Disipóse así gran parte del horror del navegante medieval al mar abierto. Toda esta conquista se debió a una combinación sin precedente de experiencia

marítima y conocimiento académico; y los métodos fueron realmente eficaces. En el gran viaje de Vasco de Gama a la India, que cerró el siglo, no hubo rasgo más dramático que la exactitud de la navegación y de su primera recalada en la costa surafricana.

Sin embargo, sería erróneo suponer que ya a fines del siglo la toma de observaciones celestes era común entre los navegantes. Por el contrario, era un gran acontecimiento y cuando tenía buen éxito era registrado con orgullo en los diarios de viajes. La navegación celeste no formó parte todavía de la enseñanza profesional de los marinos, y aun los expertos prácticos necesitaban condiciones favorables para alcanzar resultados seguros.

Una palabra acerca de los instrumentos: Los barcos europeos habían llevado brújulas por lo menos desde el siglo xiii, y en los días del príncipe Enrique la brújula, que era una aguja imantada moviéndose sobre un pedazo de madera en una vasija de agua, se había transformado en una aguja que giraba en un pivote sobre una rosa de los vientos marcada con los cuatro cardinales y los treinta y dos puntos que conocemos. Los balancines fueron introducidos alrededor de 1500. La existencia de la variación era conocida, pero la amplitud de variación en diferentes longitudes era cuestión de conjetura. La brújula daba al navegante su dirección para gobernar el buque, y por un conocimiento somero de las corrientes marinas él calculaba que su ruta iba bien. La velocidad desarrollada fue en gran parte cuestión de conjetura. La forma más primitiva de corredera fue un trozo de madera amarrado a una cuerda larga con nudos a intervalos regulares; cuando la corredera estaba flotando, la velocidad a que corrían los nudos sobre la popa era medida con un pequeño reloj de arena. Sin embargo, esta corredera "tarugo", fue un invento de principios del siglo xv; en el siglo xv, el navegante estudiaba la marcha de su buque a lo largo de trechos conocidos de costa, y así aprendía a calcular su velocidad por la observación de trozos de madera u otros obje-

tos flotantes. Para la estima, empleaba una carta de la clase ya descrita, dibujada generalmente en pergamino. No tenía lápiz y en su defecto hacía agujeros en la carta con su compás —como aún lo hacen los navegantes desiduos—. Por carecer de cartabón, alineaba su regla con la loxodromia más cercana y conveniente sobre la carta.

Para la navegación celeste el requisito principal era un instrumento para medir la altura de los cuerpos celestes. La ballestilla, luego perfeccionada, fue un instrumento del siglo xvi; el instrumento común del siglo xv fue el astrolabio. Los complicados astrolabios de latón, tanto los orientales como los europeos, que sobreviven en muchos museos, fueron concebidos para resolver diferentes problemas teóricos de índole astronómica y astrológica, y probablemente nunca fueron usados en el mar. Los astrolabios realmente empleados por los navegantes portugueses eran mucho más sencillos; su forma más simple consistía en un disco dividido en grados con un indicador giratorio sujeto en el centro. El indicador estaba provisto de pínulas en ambos extremos. El instrumento estaba suspendido verticalmente de una argolla colocada en la parte superior. El observador cogía la argolla con la mano izquierda y con la derecha alineaba las pínulas con la estrella escogida; luego leía el ángulo señalado por el extremo superior del indicador. Claro está que era sumamente difícil mantener con firmeza el instrumento en la cubierta de un barco balanceándose. Los exploradores portugueses de la costa africana preferían, cuando era posible, hacer sus observaciones en tierra. Se dirigían a la costa, anclaban, iban remando a tierra, y colgaban sus astrolabios de trípodes colocados en la playa. En esta posición hacían sus observaciones de meridiano y obtenían sus latitudes con sorprendente exactitud, por lo general.

Para hacer observaciones en el mar, el siglo xv creó un instrumento algo más manejable, un cuadrante rudimentario. Aunque más ligero y simple que el astrolabio, funcionaba conforme a un principio semejante, y no puede haber sido mucho más exacto cuando el

barco estuviese balanceándose. Colón,* en su primer viaje, trajo ambos consigo, un astrolabio y un cuadrante. Generalmente empleaba el cuadrante para hacer observaciones de la estrella Polar. No hay constancia de que hiciera observaciones solares o de que utilizara el astrolabio. En su segundo viaje parece que no lo usó.

2) BARCOS

A principios del siglo xv, el comercio marítimo de Europa fue hecho en barcos sensiblemente inferiores en trazado y construcción a los buques usados en muchas partes de Oriente; pero a fines del siglo xvi los mejores barcos europeos eran los mejores del mundo. Fueron, quizá, menos marineros y menos barloventeantes que los juncos de los mares de China, pero en general, en su combinación de calidad marinera, resistencia, capacidad de transporte y poder de combate, se mostraron superiores a cualquier otra embarcación, y desde entonces han conservado tal superioridad. La importancia de este factor en la expansión europea es evidente. Tanto en la navegación como en el diseño de sus buques, los marinos europeos tomaron prestado e imitaron primero, y luego desarrollaron y mejoraron lo recibido hasta dejarlo irreconocible.

Gran parte de las mercaderías de la Europa del siglo xv fue transportada en galeras. En el Mediterráneo fueron preferidos los buques de remos por su seguridad y no depender del viento. Las galeras ganaron la batalla de Lepanto en año tan avanzado como 1570; hasta el siglo xviii no desaparecieron por completo; pero fueron evidentemente inapropiadas para la exploración o para cualquier clase de empresa en mares profundos, y para el comercio en aguas más agitadas, las naciones marítimas de Europa tenían hacia 1400 considerable cantidad de buques de altura que usaban remos, si acaso, solamente cuando intervenía la necesidad. Algunos de estos barcos eran sumamente anchos; y también pesados, de tingladillo por lo general, y de muy vasta manga. Su

construcción les daba estabilidad y permitía a su obra muerta alcanzar considerable altura. Para fines de guerra, el peso era aumentado con "castillos" salientes de combate a popa y a proa para alojar a los ballesteros y la artillería ligera de la época, y para facilitar el abordaje. En la Edad Media, estos castillos habían sido por lo general estructuras transitorias, y las ciudades constructoras de buques tenían frecuentemente gremios de artífices de castillos, obreros especializados cuyo oficio consistía en transformar los buques mercantes en barcos de guerra proveyéndolos de castillos. Sin embargo, ya por 1400 fue aumentando la práctica de construir castillos de proa y popa permanentes como parte de la estructura de grandes barcos, práctica llevada al extremo a principios del siglo xvi.

El barco europeo de alrededor de 1400 llevaba casi siempre aparejo de cruz y las limitaciones de este aparejo acentuaban la tosquedad del casco. A menos de que el viento fuese de popa, o casi así, el barco tendía a derivar demasiado, y un viento de proa le impedía salir del puerto. El aparejo de cruz, por otro lado, tenía una gran ventaja: hacía posible que la superficie velera total de un buque fuese dividida en muchas unidades, cada una de tamaño que permitía el fácil manejo. Por eso un buque de aparejo de cruz podía llevar con seguridad un área de velamen muy grande; y dicho aparejo mostró ser el más adecuado para grandes barcos. Sin embargo, en 1400, el principio de dividir el área del velamen de un barco para el fácil manejo estaba en su infancia. Unos cuantos buques grandes tenían dos o incluso tres mástiles; los más sólo tenían uno. Cada mástil llevaba una sola vela atada a una gran verga. Las gavias, principales velas impulsoras de todos los grandes buques en los años posteriores, fueron introducidas después de 1400, y al principio eran del tamaño de un pañuelo.

En general, el buque de vela de la Europa occidental, aunque hacia 1400 había alcanzado tamaño considerable, era todavía tosco y primitivo. Con viento favorable, podía llevar gran número de hombres o voluminosa

carga para travesías relativamente cortas. Era completamente inadecuado para seguir las sinuosidades de costas desconocidas, explorar estuarios, desafiar los peligros de los bajos, las costas de sotavento y los vientos de proa. El barco de aparejo de cruz —la nao— no jugó papel importante en los primeros descubrimientos. Los portugueses prefirieron, tomándola prestada, la carabela de vela latina —una embarcación muy singular que traslucía la influencia asiática en todas sus líneas—. En esto, también, los árabes fueron sus maestros.

El comercio en mar abierto del Océano Índico, desde Suez a Malabar, fue en el siglo xv casi un monopolio árabe. Aprovechando los monzones periódicos, los patronos de naves árabes sostuvieron un comercio estacional regular, como lo hacen actualmente. Los barcos ahora empleados en el comercio, especialmente el tipo mayor, el *baghlas* del Golfo Pérsico, muestran indudable influencia europea en el pecto de popa, con su primoroso adorno tallado, y en el método de unión de las cuadernas con clavos de hierro. En el siglo xv todos los barcos árabes fueron probablemente de extremos iguales y sus tablonos fueron cosidos a la estructura con fibra de bonote. Los rasgos característicos del diseño —el arco de "gancho", la quilla profunda, la falta de castillo de proa elevado, la popa larga— son completamente árabes y fueron entonces casi los mismos que ahora. Los cascos eran de juntas a tope y entonces como ahora estaban contruidos principalmente de teca de Malabar, material más durable que el roble europeo.

Tanto en el diseño del aparejo como del casco, los mayores barcos árabes han cambiado probablemente poco desde el siglo xv. Tienen por lo general dos mástiles con una inclinación pronunciada hacia adelante. Cada mástil lleva una sola vela latina; una vela triangular o casi triangular, cuyo borde principal está atado a una larga verga izada oblicuamente al mástil. La vela latina es la contribución especial de los árabes al desenvolvimiento de la marina mundial; es tan característica del Islam como la misma media luna. Es también

un aparejo muy eficiente y útil. Las cualidades de cualquier vela cuando recibe viento favorable dependen, en gran parte, de que tenga el borde principal tan largo y tenso como sea posible; estas cualidades son proporcionadas en la vela latina por el largo de la verga, y por simples ajustes puede ser cambiada la posición de la vela para adaptarla a casi cualesquiera condiciones de viento.

El aparejo latino árabe tiene dos graves inconvenientes. Uno es la dificultad para virar de bordo; la verga tiene que ser trasladada hasta el tope, maniobra que resulta complicada y difícil. En las condiciones de viento del Océano Índico, rara vez es necesario virar de bordo; y si debe cambiar de rumbo, el capitán árabe virará en redondo por lo general. El otro inconveniente es más importante: el tamaño y el peso de la arboladura. El diseño de la vela latina es de tal naturaleza que sólo una vela puede ser colocada en cada mástil. Por ello, las velas tienen que ser anchas, y se necesita arboladura muy larga para sostenerlas. La longitud del palo principal es generalmente casi igual que la longitud total del barco. Está hecho de dos o tres troncos de teca empalmados y es naturalmente muy pesado. Hay, claro está, un límite en el tamaño del palo para que pueda ser manejado, y este factor limita el tamaño del barco. Sin embargo, a pesar de estos inconvenientes, los buques árabes en general son fáciles de manejar, seguros y marineros; y los usados en la travesía del Océano Índico en los comienzos del siglo xv estaban mucho mejor diseñados que cualquier barco de tipo exclusivamente europeo empleado a la sazón.

El aparejo latino y los conocimientos árabes sobre el diseño del casco se extendieron al Mediterráneo a consecuencia de las incursiones musulmanas, y fueron sin duda estudiados e imitados por los portugueses durante su larga contienda con los moros del Norte de África. Sin embargo, los portugueses conservaron los métodos europeos de construcción de casco y ligazón. A consecuencia de ello, las carabelas en que los capitanes del

príncipe Enrique hicieron la mayoría de sus viajes difirieron en aparejo y diseño, aunque no en construcción, de los barcos de aparejo de cruz del resto de la Europa occidental, y semejaban en muchos respectos a los *sambuks* que pueden ser vistos hoy en cualquier puerto del Mar Rojo.

No obstante, los portugueses, a diferencia de los árabes, no se contentaron con el aparejo latino tal como lo encontraron. La carabela no se mantuvo en un tipo permanente; se desarrolló constantemente a lo largo del siglo xv, a medida que los largos viajes de exploración mostraban sus defectos. En primer lugar, la dificultad de virar de bordo fue vencida acortando las vergas, colocándolas más verticales y ajustándolas más apretadamente a los mástiles. Esto hizo innecesario trasladar la verga hasta el tope en el viraje, manteniéndola siempre al mismo lado del mástil como en las modernas barcas latinas del Mediterráneo. La pérdida de superficie veleera ocasionada por estos cambios fue compensada con la instalación de un palo de mesana, dando así a la carabela tres mástiles en lugar de dos.

Sin embargo, el número de mástiles no podía aumentar indefinidamente, y cuando los navegantes portugueses se alejaron cada vez más de su patria, comenzaron a encontrar sus carabelas demasiado pequeñas para los largos viajes que debían hacer y las provisiones que debían llevar. Hemos visto que un buque de aparejo meramente latino no podía ser aumentado de tamaño más allá de cierto punto sin pérdida de eficiencia, y que los árabes nunca encontraron solución a este problema. Hacia fines del siglo xv, los diseñadores de barcos de Portugal y España encontraron una solución al combinar en una nave las ventajas del aparejo de cruz europeo con las del latino-oriental. Esta nave fue la carabela redonda, la carabela de aparejo de cruz, empleada en la mayor parte de los viajes de descubrimiento de fines del siglo xv y principios del xvi. Tuvo una clase de aparejo de bergantín primitivo, generalmente con velas cuadradas en el trinquete —papahigo y gavia, y más tarde

también juanete—. Conservaba el aparejo latino en el palo mayor y el de mesana. La distribución de las velas cuadrada y latina varió en algún grado. El palo mayor podía ser de aparejo de cruz como el trinquete; a veces había cuatro mástiles, dos de ellos de aparejo de cruz. La carabela con aparejo de cruz conservó las ventajas de la latina cuando navegaba de bolina, y su mayor extensión de velamen la hizo mucho más rápida en la carrera.

La afortunada combinación de los aparejos de cruz y latino en una embarcación, fue un acontecimiento de suma importancia en la historia de la navegación europea. Se extendió rápidamente no sólo a las embarcaciones ligeras del tipo de las carabelas, sino también a los grandes barcos. A principios del siglo xvi, los barcos de toda Europa estaban provistos normalmente de una o más velas latinas. El famoso *Henri Grace à Dieu*, por ejemplo, construido por orden de Enrique VIII, aunque conservó el diseño tradicional del casco, con sus enormes castillos de proa y popa, fue de aparejo compuesto. Tenía cinco mástiles, tres de aparejo de cruz, y los otros dos latinos; y aunque barco muy grande para su época, era un velero bastante rápido, podía navegar bastante pegado al viento, y era mucho más fácil de gobernar de lo que hubiera sido con sólo aparejo de cruz.

La extensión del aparejo combinado hizo posible un cambio en la naturaleza de los viajes de exploración. Los primeros viajes por las costas del África occidental fueron exploraciones realizadas por una o dos carabelas. Los viajes posteriores a la India y a través del Atlántico, desde la última década del siglo xv, fueron hechos por poderosas flotas que comprendían tanto barcos como carabelas, los dos tipos que entonces eran capaces de navegar en compañía con cualesquiera tiempos regulares; y las carabelas vinieron a ser empleadas, en cierto grado, como escoltas de los grandes barcos cargueros.

Se saca en limpio de todo esto que las carabelas españolas y portuguesas del siglo xv eran fuertes, fáciles de manejar y marineras. No eran las tinas o cascarones

de la historia popular, y todas, aun las más pequeñas, estaban completamente cubiertas. Deben haber sido, sin embargo, sumamente incómodas. No tenían sitio para dormir, excepto la cámara para los oficiales en la popa. Por regla general, una carabela no tenía castillo de proa levantado y la punta de proa estaba llena de cables y aparejos. No había hamacas, que fueron invento de los indios americanos. La tripulación dormía sobre cubierta o sobre las cubiertas de escotilla como mejor podía, y si había mal tiempo, abajo. Esto debe haber sido muy desagradable; además de las ratas y cucarachas, todos los barcos de madera hacían agua, y el bombeo parece haber sido rutina diaria de los vigilantes de la mañana. Durante el mal tiempo no había probablemente espacio seco alguno en el barco. La cocina se hacía en un hornillo, en la proa, cuyo fondo estaba lleno de arena. Sobre la arena se hacía fuego de leña cuando el tiempo lo permitía. La comida consistía en carne salada de vaca y puerco, alubias, garbanzos y galleta; con excepción, quizá, de un suministro racionado de provisiones frescas para la cabina de popa. Es interesante señalar que en Lisboa había grandes hornos de galleta que pertenecían a la corona y sólo a un tiro de piedra del palacio real. Como el agua en pipa se corrompe pronto, se llevaban grandes cantidades de vino, siendo de litro y medio, aproximadamente, la ración normal diaria por hombre. Las pipas de vino y agua constituían el principal lastre del buque.

La flota de Colón en su primer viaje transportó noventa hombres, de los cuales quizá cuarenta navegaron en la "Santa María". Teniendo en cuenta que no era mucho mayor que un pesquero de Brixham, iba atestada conforme a las normas modernas; pero como no llevaba soldados, iba mucho menos atiborrada que las naves de guerra de la época. La tripulación parece haber trabajado con arreglo al sistema de dos guardias, siendo las guardias casi las mismas que las actuales. El capitán y el piloto eran los oficiales que mandaban las dos guardias. En esta época, los barcos destinados a la guerra

naval llevaban frecuentemente un capitán de mar que dirigía el barco y un piloto que gobernaba, así como el capitán que lo mandaba. El capitán no era necesariamente un marino profesional; en un buque de guerra era a menudo un militar. Sólo con el desarrollo de la artillería naval los soldados fueron desposeídos del mando naval.

3) ARMAS

Los combates navales a fines de la Edad Media consistían principalmente en colocarse al costado y abordar. Las galeras iban a veces provistas de espolones, pero no es probable que con ellos hayan hecho mucho daño. Barcos de vela destinados al combate fueron reconstruidos en la proa y la popa, con el objeto originalmente de dar a los lugares de abordaje la ventaja de la altura. Estas superestructuras mostraron ser tan útiles a los fines del alojamiento de personas, que continuaron siendo rasgo característico de casi todos los grandes buques mucho después de haber desaparecido su razón de ser original. En los siglos xv y xvi los castillos y torres de combate en los buques de guerra estaban guarnecidos por soldados, que eran llevados para combatir y que constituían un cuerpo distinto del de los marineros que realizaban las faenas del barco.

Es difícil decir quién, y cuándo, introdujo primero la artillería naval. Probablemente fueron los venecianos los primeros en usarla en el siglo xiv, en sus incesantes peleas con los genoveses. A mediados del siglo xv, la mayoría de los grandes barcos de guerra europeos llevaba cañones —generalmente pequeñas piezas de bronce en las estructuras de los castillos de proa y popa. Tenían por objeto reforzar la acción de los ballesteros y arcabuceros en el cometido de barrer al enemigo de la cubierta superior. Sin embargo, la carabela portuguesa, muy empleada para exploración y escolta en mares difíciles, no tenía castillo de proa levantado, sino sólo una modesta toldilla y carecía de torres de combate. En las carabelas, los cañones estaban montados en las amuras y

en la toldilla, y si se necesitaba un poder de fuego mayor, eran alineados a lo largo del combés y disparaban por encima de la borda. Hacia fines del siglo xv, se abrieron cañoneras en las bordas para que los cañones disparasen a través de ellas. Una vez introducida la práctica del fuego por los costados, se extendió rápidamente a los grandes buques de las naciones europeas. La sustitución de los cañones fundidos por los armados produjo también un tipo de artillería demasiado pesada para ser alojada en las estructuras de los castillos, y a comienzos del siglo xvi los constructores de buques dieron con la idea revolucionaria de montar los cañones entre puentes y horadar los lados del barco con troneras. Al principio, estas troneras eran pequeños agujeros redondos que no permitían giro alguno a los cañones, de modo que todo el fuego tenía que ser en línea recta; pero a lo largo del siglo xvi, se convirtieron en grandes troneras cuadradas con escotillones engoznados, que podían resguardarse contra el mar en caso de mal tiempo. Los cañones fueron luego provistos de cuñas para levantarlos y aparejos para apuntalarlos, y así siguieron equipados hasta el siglo xix.

El desenvolvimiento del fuego por los costados no sólo influyó en las tácticas navales, sino en la construcción de buques. El montaje de gran número de cañones a lo largo de los costados de los barcos aumentó el peso de la parte superior y la tensión sobre el maderamen de los barcos. El deseo de contrarrestar estas tendencias, entre otras razones, determinó la inclinación de los costados hacia adentro, lo cual se volvió rasgo característico de los navíos de guerra de madera desde el siglo xvi en adelante. En casos extremos, especialmente en los grandes barcos españoles, la anchura de la cubierta superior era sólo como la mitad de la anchura que tenían en la línea de flotación. Cuando dos de tales barcos se encontraban uno al lado del otro, sus bordas estaban tan alejadas que era sumamente difícil el abordaje; circunstancia que contribuyó a realzar la importancia de la artillería en los combates navales.

Los portugueses, guías de toda Europa en cuestiones náuticas durante el siglo xv, parecen haber sido los primeros en reconocer al cañón y no al soldado de infantería como principal arma en la lucha naval, y en utilizar cañones contra los barcos del enemigo más que contra sus hombres. Significativamente, las primeras batallas en que se luchó ateniéndose al principio del hundimiento de barcos por medio del fuego de los cañones tuvieron lugar en el Océano Índico, y no en el Atlántico o en el Mediterráneo.

II

LOS CRISTIANOS Y LAS ESPECIAS

1) LOS CRUZADOS Y EL MAR

La toma de Ceuta puso a los portugueses en posesión de numerosa información sobre África que no era asequible a otros europeos. En Ceuta, el príncipe Enrique debe haber oído hablar de las caravanas que cruzaban el desierto hacia Timbuktu y regresaban con marfil y polvo de oro obtenidos por truco de los negros de la cuenca del Niger. Probablemente se enteró de la dirección oriental de la costa de Guinea, concibiendo la esperanza de que África era una península, a pesar de las enseñanzas de Ptolomeo. Quizá también el príncipe Enrique tuvo noticia, por los mismos conductos, de los grandes estuarios del Senegal y del Niger, que podrían resultar, o estrechos que conducían al Océano Índico, o ríos nacientes en las montañas de la Luna, la legendaria cuenca del centro de África considerada por lo general como fuente del Nilo.

En 1419, al año siguiente de su segunda expedición a Ceuta, el príncipe Enrique aceptó el cargo más o menos sinecura de Gobernador de Algarve, la provincia más meridional de Portugal. Se retiró de la corte y de la política y comenzó a levantar su pequeña residencia en Sagres en el cabo de San Vicente, la punta rocosa del suroeste de Portugal. Aquí, dominando el Atlántico, mantuvo su pequeña corte, formada en gran parte por hombres de mar o interesados en el comercio y la exploración marítimos. No sólo navegantes, sino astrónomos, constructores de barcos, cartógrafos, fabricantes de instrumentos, muchos de ellos italianos, fueron invitados a visitar Sagres, para trabajar a expensas y bajo la dirección del príncipe Enrique. Desde 1420, el príncipe comenzó a enviar desde el próximo puerto de Lagos, una serie de expediciones pequeñas pero regulares a

explorar la costa occidental del África y de paso a trazar el camino de la India.

Aunque de la India sólo de oídas sabían los europeos, sus productos sí les eran conocidos. Según la *Crónica de Azurara*, el príncipe Enrique estaba enterado de las posibilidades comerciales de una ruta marítima al Oriente y anhelaba se presentase una oportunidad para convertir al cristianismo a las enormes poblaciones de la India. Esperaba, además, realizar una unión comercial y militar con el semi-mítico reino del "Preste Juan". De hecho, la base sobre que descansaba la leyenda del Preste Juan era, sin duda, el olvidado imperio cristiano de Abisinia, donde la Iglesia copta aún conservaba una precaria existencia, a pesar de estar rodeada por enemigos musulmanes. Si el reino de Preste Juan pudiese ser encontrado por los portugueses, los musulmanes del norte de África serían rodeados por una poderosa liga de príncipes cristianos. Si resultaba imposible navegar alrededor de África, los portugueses quizá podrían encontrar un río o estrecho que les condujera al interior muy cerca del nacimiento del Nilo; entonces podrían navegar río abajo por el Nilo y coger a los moros por la retaguardia. Si ninguno de estos planes resultaba posible, quedaba en pie el hecho de que había caravanas que desde las ciudades del norte de África comerciaban con tribus negras en la franja meridional del gran desierto; si los portugueses pudiesen ir por mar a los territorios de estos jefes negros, podrían establecer un comercio marítimo provechoso y convertir a muchos indígenas. Finalmente, además de incitarlo estos proyectos militares, comerciales y religiosos, es probable que el príncipe Enrique fuese movido por la curiosidad científica; una curiosidad que, si bien característica de su familia, fue compartida por relativamente pocos de sus contemporáneos, pero heredada por muchos de la siguiente generación.

El progreso en los primeros años fue sumamente lento. Pasaron catorce años de que un barco europeo se arriesgara más allá del cabo Bojador, el primer mojón

principal en la costa occidental de África. El cabo Bojador era un obstáculo formidable para los barcos que navegaban pegados a la costa. Los navegantes se detentaban también por el viejo terror, heredado de los árabes, al verde mar tenebroso; y por el temor de que el mar tropical estuviera hirviendo, o de que el sol tropical los volviera negros. Pero el príncipe Enrique era perseverante y tenaz, y finalmente un joven caballero llamado Gil Eannes dobló con una carabela el cabo Bojador y demostró que el mar del sur era igual que el del norte. Después de 1434, la exploración continuó fácilmente a un ritmo mucho más rápido.

El escepticismo de los que creían que ningún provecho se sacaría de las expediciones al África, fue el segundo obstáculo psicológico a vencer. Estos escépticos fueron refutados en 1441, año en que una carabela trajo de la costa sur del cabo Bojador una pequeña cantidad de oro en polvo y algunos cautivos negros. En los cinco años siguientes, las naves portuguesas trajeron cerca de mil esclavos, capturados o comprados a los jefes del litoral comprendido entre el cabo Bojador y el cabo Branco, cabo este último que fue alcanzado en 1442. Los cautivos eran bien tratados, según las normas de la época. Fueron instruidos cuidadosamente en la fe cristiana y algunos utilizados como intérpretes en expediciones posteriores. El comercio de esclavos llegó a extenderse tanto que en 1448 el príncipe Enrique ordenó la construcción de un fuerte y depósito en la isla Arguim, en la bahía formada por la curva del cabo Branco. Este depósito de Arguim fue la primera factoría comercial europea en ultramar.

Cuando el príncipe vio que los descubrimientos por él organizados tenían considerable valor comercial, obtuvo de su hermano el rey el derecho exclusivo de visita y comercio de la costa de Guinea. Al mismo tiempo, trató de hacer de Guinea una compra atractiva por motivos religiosos, y obtuvo de varios papas concesiones de indulgencia plenaria para todos los que participaran en la exploración africana; asimismo, recibió la confirma-

ción papal de su propio monopolio de conversión al cristianismo de los negros africanos. Esta costumbre de recurrir al papa para la confirmación de los descubrimientos ultramarinos fue un rasgo importante de la diplomacia de la época, y produjo más tarde embarazosas complicaciones, cuando España y otras naciones se lanzaron al campo de las exploraciones marítimas. Esto colocó en buena situación al príncipe Enrique y constituyó parte integrante de su política —la política de apartar a los portugueses de los asuntos iberos y europeos, e interesarlos en actividades en que su pericia como navegantes y constructores de barcos les permitiera aventajar a naciones mucho más fuertes—. El príncipe Enrique empleó generosamente su monopolio, y ayudó financieramente a mercaderes y exploradores tanto extranjeros como portugueses. El veneciano Cadamosto, por ejemplo, hizo viajes con autorización del príncipe Enrique a las islas del Atlántico y del África occidental, hasta la Gambia, en 1455 y 1456. Cadamosto escribió diarios que contienen descripciones vívidas de los sitios que exploró, observaciones sobre comercio y navegación, y una riqueza de detalles amenos tales como la más convincente descripción primitiva de un hipopótamo y algunas sugerencias útiles sobre cómo cocinar huevos de avestruz. Esta locuacidad de Cadamosto es una compensación grata del silencio de los portugueses contemporáneos. La política oficial portuguesa fue de reserva por lo que tocaba a los descubrimientos, y esta reserva fue más estrecha y rígida después de la muerte del príncipe Enrique.

El príncipe Enrique murió en 1460. De las muchas contribuciones contemporáneas a su obra, dos son sobresalientes. Una, la *Crónica del descubrimiento y conquista de Guinea*, de Azurara, que es un panegírico, pero sincero y convincente. La otra es una contribución indirecta —el mapamundi de Fra Mauro—. Este famoso mapa, de gran tamaño y exquisita hechura, fue dibujado en el convento de Camaldolese de Murano, en Venecia, por encargo del rey de Portugal Alfonso V, sobrino del

príncipe Enrique. Se dice que Cadamosto contribuyó a dibujar el Continente africano. El mapa fue terminado un año antes de la muerte del príncipe Enrique; su rasgo más sobresaliente es el registro de los descubrimientos hechos durante su vida, desde Ceuta a Sierra Leona.

2) EL CABO DE LAS TORMENTAS

Aunque la exploración de África empezó como una afición particular del príncipe Enrique, tuvo la simpatía, y probablemente la ayuda, de uno de sus hermanos, por lo menos el regente, príncipe Pedro, y durante la vida de ambos príncipes se convirtió por algún tiempo en asunto de sumo interés nacional. Sin embargo, después de la muerte de Pedro, ocurrida en 1449, disminuyó el ritmo de las exploraciones; y cuando murió el príncipe Enrique y su monopolio pasó a la Corona, sobrevino una pausa de más de diez años sin ningún descubrimiento principal. La siguiente fecha importante fue 1471, cuando Fernando Poo descubrió la isla que lleva su nombre cerca de la desembocadura del Níger, y también el definido curso meridional de la costa de África un poco al norte del Ecuador. Esto debe haber constituido un fuerte desengaño para los hombres que esperaban que la India estuviese casi al dar la vuelta; y cuatro años después, en 1475, hubo una interrupción aún más seria, bajo la forma de guerra con España, originada por la pretensión portuguesa al trono de Castilla. En esta guerra, cruel y destructiva, Portugal fue derrotado, e Isabel quedó confirmada como reina de Castilla; pero como ocurre a menudo, los portugueses, que perdieron la guerra, "ganaron" el tratado, al menos desde el punto de vista colonial. Entre sus muchas cláusulas, el tratado de Alcaçovas de 1479 confirmó a Portugal el monopolio del comercio, colonización y exploración de la costa occidental africana y la posesión de todas las islas conocidas del Atlántico, excepto las Canarias que continuaron bajo el dominio español. El primero de una larga serie de tratados europeos que

determinaron las esferas de influencia colonial constituyó, pues, un triunfo diplomático para los portugueses.

Dos años más tarde moría Alfonso V y le sucedía Juan II, uno de los príncipes más capaces y menos escrupulosos de su siglo, competente geógrafo y apasionado por los descubrimientos. Una de sus primeras disposiciones fue un decreto prescribiendo que todos los barcos extranjeros que navegasen por la costa de Guinea podían ser hundidos o apresados sin averiguación alguna. En el caso de ser apresados, sus oficiales y tripulantes debían ser arrojados a los tiburones, que se sabía infestaban aquellas aguas. En parte para ejecutar esta disposición, y en parte para facilitar el comercio y defender a los mercaderes contra los ataques de los nativos, Juan II emprendió en 1482 la construcción de un segundo fuerte y depósito en la costa africana, en una escala más ambiciosa que el antiguo de Arguim. Elmina, en la caleta de Benin, fue el sitio escogido. La piedra empleada en la construcción del castillo fue enviada desde Portugal, con un pequeño ejército de trabajadores. Elmina se convirtió pronto en capital marítima y comercial de los descubrimientos africanos y en centro de un floreciente mercado de esclavos, marfil, polvo de oro y pimienta de Malagueta —la ordinaria pimienta negra de la costa de Guinea. Una parte de las ganancias de este comercio fue dedicada al financiamiento de una oficina hidrográfica y de una escuela de navegación.

Teniendo los recursos financieros de la Corona a su disposición, y careciendo de la paciencia del príncipe Enrique hacia sus servidores inútiles, Juan II logró rápidos resultados en la exploración de África. Los capitanes más distinguidos que estuvieron a sus órdenes fueron Diego Cao y Bartolomé Díaz. En 1483, Cao llegó a la desembocadura del Congo y lo exploró algo remontándolo. En 1486, en un segundo viaje, navegó hasta el Cabo Cross. En el año siguiente, Bartolomé Díaz salía de Lisboa para emprender el famoso viaje que habría de resolver el problema de la extremidad meridional del África.

Muy poco se sabe sobre Díaz. No se conoce retrato alguno de él y se carece de relaciones detalladas y fidedignas de su viaje. Probablemente fue un hombre de origen muy humilde, como la mayoría de los marinos profesionales de su época; pero debe haber sido un navegante muy capaz, pues Vasco de Gama, diez años después, pudo seguir sus indicaciones con exactitud y buen éxito. Sabemos que su experiencia fue empleada en el diseño y equipo de los barcos de la flota de Vasco de Gama.

La hazaña de Díaz fue algo más que una mera continuación de la navegación meridional. El cabo de Buena Esperanza no es el extremo meridional de África. La punta más al sur es el cabo Agulhas, mucho más al este. Entre ambos se encuentra la bahía False y un trecho difícil de costa con una corriente de este a oeste. Pero Díaz era un navegante afortunado y hábil. Estaba a la altura de la bahía Walfish o en las inmediaciones, cuando un fuerte viento del norte cogió a sus buques y los empujó hacia el sur con poca vela, durante trece días, lejos de la costa. Cuando moderó el viento, Díaz viró a la izquierda para ganar de nuevo la costa occidental de África; pero ya había pasado el Cabo sin saberlo, y casualmente recaló en la bahía Mossel en el Océano Indico. A Díaz le hubiera gustado explorar más allá, pero sus hombres estaban cansados y temerosos, e inclinados a amotinarse, y sus dos carabelas eran pequeñas y estaban mal provistas para navegar más lejos, por lugares desconocidos. Había dejado su navío-almacén en la bahía de Walfish, y decidió volver allá para unirse a él. Por lo tanto, fue en la travesía de regreso cuando Díaz vio por primera vez el gran cabo que había estado buscando. Según el cronista Barros, lo llamó primero cabo de las Tormentas; fue el rey quien, al regreso de Díaz, lo rebautizó con el nombre de cabo de Buena Esperanza.

Durante algunos años sería el cabo de la esperanza diferida. El camino a la India parecía abierto; sin embargo, los viajes a la India no serían emprendidos por

pequeños reinos europeos sin la debida reflexión. La atención del rey estaba puesta en inquietudes políticas y disputas de sucesión; y para perturbar más la situación, en marzo de 1493, la "Niña" de Colón entraba en el Tajo, habiendo regresado —según decía la tripulación—, a través del Atlántico, de la parte más oriental de Asia. Si Colón estaba en lo cierto, se había perdido la mejor parte de un siglo de exploraciones portuguesas; la presa que parecía estar en las garras de Portugal había caído inmercedadamente en manos de España; habría guerra inevitablemente. De hecho, los asertos de Colón no engañaron mucho tiempo a los portugueses; pero condujeron a largas y ásperas negociaciones, ideadas por los portugueses para impedir o limitar las exploraciones españolas ulteriores. Hasta 1495 no fue tomada la decisión de enviar una flota a la India; pero en realidad dicha flota no zarpó hasta 1497.

La flota de Vasco de Gama estaba formada por cuatro embarcaciones: tres barcos de aparejo de cruz con palos de mesana latinos, y una carabela latina; por tanto, iba a comerciar y no solamente a explorar. Dejando a un lado sus resultados, el viaje fue memorable por sí mismo como magnífica hazaña marítima. Aprovechando la experiencia de Díaz, De Gama se mantuvo lejos a través del Atlántico hasta que alcanzó y pasó las zonas de comercio; evitando así la región de calmas ecuatoriales y realizando, sin comparación, la travesía más larga hecha hasta entonces por un barco europeo remontándose en alta mar. Ésta fue la ruta que seguirían después generaciones de navegantes posteriores a la India; ruta intrépida entonces cuando estaba en pañales la navegación celeste.

De Gama tocó en varios lugares de la costa oriental africana para abastecerse de agua y combustible, y en el puerto de Malindi recogió a un piloto musulmán, Ibn Majid, deparándole la suerte uno de los principales expertos en navegación celeste de su época. Con la ayuda de Ibn Majid, navegó a través del Océano Índico hasta Calcuta, uno de los más importantes puertos de

especias de la costa Malabar. El recibimiento que allí le hicieron no fue particularmente prometedor. Las mercancías portuguesas —chucherías y ropa de lana, en su mayor parte— eran inapropiadas para el mercado hindú. El régulo hindú de Calcuta no estaba dispuesto, naturalmente, a renunciar a sus provechosas relaciones árabes, y los mercaderes árabes allí residentes los presionaron cuanto pudieron para que rehusara dar facilidades a los portugueses. No obstante, De Gama, con gran dificultad y persistencia, recogió cierta cantidad de pimienta y canela. Con esta carga regresó a su tierra. Empezaba la larga historia de la intriga europea con los príncipes de la India. Durante su viaje, que duró más de dos años en total, De Gama pasó más de trescientos días en el mar y perdió casi una tercera parte de su tripulación, probablemente a consecuencia del escorbuto.

3) EL COMERCIO DE ESPECIAS

Es conocimiento muy común de la historia económica que las comunidades agrícolas de Europa, antes del siglo XVII al menos, padecían un déficit crónico de forraje de invierno para el ganado. Gran cantidad de bestias tenían que ser sacrificadas cada otoño, y su carne conservada para el consumo invernal, salándola o adobándola. De ahí la constante e inagotable demanda de especias para el condimento y la conservación. La sal era el preservador más común y barato (aunque no particularmente barato conforme a pautas modernas), y mucha de la provisión de sal de la Europa occidental venía de Portugal. Aparte de la sal, las especias preservadoras se producían todas en los países tropicales: la pimienta, la especia más común, en la India, en las Indias orientales y, una clase muy inferior, en el África occidental; la canela, en Ceilán, y la nuez moscada y la macis, en Célebes y otras islas de las Indias orientales, de donde salían por el puerto de Macasar. El jengibre es un producto chino, aunque una clase inferior se da también en Malabar. El clavo, la más preciada de las especias

preservadoras, venía de la más reducida área productora, unas cuantas islas pequeñas del grupo de las Molucas, que comprende las islas Tidore, Ternate, Amboina y Banda. Para completar la lista de mercancías orientales, es conveniente añadir a las especias algunos productos que alcanzaban altos precios en Europa, y que venían por las mismas rutas; seda china; tela de algodón hindú; ruibarbo de la China, muypreciado en medicina, y piedras preciosas de varias clases —esmeraldas de la India, rubíes del Tibet y zafiros de Ceilán.

El desarrollo del mercado de especias en el siglo xv estaba muy ligado a la expansión del Islam hacia el occidente y el oriente, a expensas de cristianos e hindúes. Los turcos otomanos aterrorizaban a la Europa oriental. Otros pueblos del Asia central presionaban en la India. Unas cuantas dinastías musulmanas extranjeras se habían establecido desde hacia tiempo en Delhi, y una ristra de sultanatos musulmanes débilmente organizados gobernaba la costa occidental hasta Goa. En el sur únicamente sobrevivía el poderoso y rico reino de Vijayanagar como principal plaza fuerte del poder hindú. Al mismo tiempo, el Islam estaba extendiéndose por mar. Los colonos árabes habían controlado largo tiempo las ciudades y el comercio del África oriental hasta Mozambique. Los mercaderes musulmanes difundían su religión por las Indias Orientales y establecían principados mercantiles. Sultancillos, frecuentemente de raza malaya y por lo general de religión musulmana, estaban establecidos como príncipes mercaderes en las más importantes islas productoras de especias. En cualquier sitio de Oriente adonde iban los europeos cristianos veían éstos que los musulmanes se les habían adelantado, y hacia 1500 la producción y el mercado de especias estaban mayormente en manos de los musulmanes.

En la Edad Media, gran parte del comercio entre Oriente y Occidente se efectuaba por tierra a través de Asia. Por lo que respecta a la Europa occidental, las actividades de los turcos reducían considerablemente la

importancia de esta ruta. El comercio marítimo oriental es el que nos interesa principalmente. En su extremo oriental, el comercio era manejado por los chinos, cuyos juncos recogían el clavo, la macis y la nuez moscada de las Indias Orientales y los llevaban al gran puerto malayo de Malaca. De Malaca a la India, a través de la bahía de Bengala, el comercio había caído hacia 1500 en manos de los mercaderes musulmanes, ya hindúes, malayos o árabes. En la India, los cargamentos del lejano Oriente, junto con la canela de Ceilán y la pimienta de la India, eran vendidos en los puertos de especias en la costa Malabar —Cochin, Calcuta, Cannore, Goa— y más al norte en los puertos de Gujrat, especialmente Diu. La población de estos puertos era principalmente hindú, aunque algunos, incluyendo Diu y Goa, tenían soberanos musulmanes. Su comercio con el resto del litoral del Océano Índico era manejado en su mayor parte por los árabes y musulmanes sometidos a ellos. Las casas mercantiles de Arabia, Egipto y África Oriental tenían depósitos y comisionistas, pagando a los gobernantes locales por el privilegio. Traían a Malabar caballos de Mesopotamia y cobre de Arabia. De Malabar sus *dous* salían con cargas sumamente valiosas para los puertos del mar Rojo y del golfo Pérsico; y las especias, después de haber sido conducidas por tierra a los puertos de Alejandría o Siria y de haber pagado fuertes impuestos en el Cairo o Bagdad, eran compradas por los mercaderes venecianos para su distribución en Europa. El costo del comercio era enorme; pero también lo era la ganancia. Se decía que un mercader que embarcase seis cargas y perdiese cinco, todavía sacaba algún beneficio al vender la sexta.

Hasta la llegada de los portugueses a la India, el Lejano Oriente conocía a los europeos principalmente por los relatos de misioneros franciscanos del siglo xiii, tales como Carpini y William de Rubruck, que habían visitados los dominios de los khanes tártaros, y por el sin igual viajero y observador Marco Polo. Estos hombres viajaron desde Europa a Asia por tierra, o en parte por

rutas terrestres. Por eso, naturalmente, aunque la intención de los portugueses era establecer comercio por mar con la India, Juan II no desdeñó las posibilidades de exploración por tierra como medio de obtener información y de establecer contactos preliminares. En la novena década del siglo XIV fueron enviados algunos exploradores-embajadores a varios lugares del Oriente para averiguar lo que pudieran acerca de la India, y, si era posible, establecer relaciones con el "Preste Juan". El más afortunado de estos viajeros portugueses fue Pedro de Covilham que salió de Lisboa en 1487, el mismo año en que Díaz emprendió su viaje al Cabo. Covilham, que hablaba árabe, viajó aparentemente como mercaderes siguiendo la vía del Cairo a Aden, donde tomó un *dou* árabe para ir a Calcuta, e hizo un reconocimiento de los puertos de la costa Malabar. De allí regresó en otro barco árabe al África oriental, donde visitó varias ciudades árabes, regresando luego al Cairo. Posteriormente logró Covilham llegar a Abisinia, donde permaneció los últimos trece años de su vida. Pero antes de abandonar el Cairo por segunda vez, encontró mensajero con quien enviar un informe de su viaje a Juan II. Por tanto, en 1495, los que proyectaron la expedición de Vasco de Gama tenían ante sí no sólo el informe de Díaz sobre la ruta marina hasta el gran río Fish, sino también la relación de Covilham tocante a los puertos y el comercio de la costa Malabar. Por tanto, De Gama sabía lo que debía buscar; y cuando regresó con las nuevas de su triunfo, en 1499, el gobierno portugués tenía preparado un minucioso plan para un comercio organizado, que incluía el establecimiento de factorías en los puertos de la costa Malabar y el despacho de flotas anuales con carta real.

En 1500 zarpó una flota al mando de Pedro Álvarez Cabral, quien a su llegada a Calcuta se enemistó con los mercaderes musulmanes residentes y con las autoridades hindúes, y estableció una factoría en el puerto rival de Cochín, costa abajo. La tercera flota a las Indias, mandada otra vez por Vasco de Gama, zarpó

en 1502. Era una flota poderosa y bien armada, constituida por catorce barcos. Con ella realizó De Gama un fuerte bombardeo a la ciudad de Calcuta, acontecimiento importante en la historia de la artillería naval y en las relaciones indoeuropeas. De Gama también libró y ganó la primera batalla naval en la lucha por el control del Oriente, contra una flota equipada por los árabes de Malabar. Aunque numerosa, la flota árabe carecía evidentemente de habilidad para la maniobra y su artillería era pobre. Fue casi aniquilada por una armada portuguesa mucho más pequeña que había sido entrenada en el empleo de los cañones y a maniobrar como escuadra.

Estos primeros viajes a la India demostraron que una flota portuguesa, si estaba bien armada y dirigida, podía derrotar a cualquier flota asiática en mar abierto. Otra prueba fue proporcionada por la decisiva victoria de Almeida, primer virrey portugués, sobre las flotas combinadas de Egipto y Gujerati, fuera de Diu en 1509. Sin embargo, continuaba siendo una realidad que en comercio próspero y franco los portugueses no podían competir con los árabes ni contar con la buena voluntad de los rajás hindúes locales. Las manufacturas europeas eran toscas y sin atractivo para los orientales; y no cabía esperar que los gobernantes locales viesen en las tripulaciones desarraigadas que vivían en apiñada suciedad dentro de desteñidos barcos, los precursores de un poder que conquistaría a medio Oriente. Momentáneamente podían ser peligrosos los europeos; pero a los ojos de un hindú culto eran simples malhechores, pocos en número, bárbaros, feroces y sucios. Resultó evidente que para aprovechar completamente su monopolio de la ruta del Cabo, los portugueses tendrían que destruir mediante las armas, en el mar, el comercio árabe de especias. La tarea de planear y ejecutar esta guerra naval le tocó al jefe naval más competente de su época, Alfonso de Albuquerque.

4) LAS INDIAS PORTUGUESAS

El plan de los portugueses en el Oriente nunca fue de simple competencia mercantil. Aquéllos nunca se propusieron vender a menos precio que los mercaderes árabes y venecianos, inundando Europa de especias baratas; ni hubieran podido hacerlo aunque así lo hubieran deseado. Desde un principio, la relación entre portugueses y árabes fue la guerra, enconada por todas las circunstancias de odio racial y religioso.

Cuando Albuquerque fue por primera vez a la India en 1503, las colonias portuguesas consistían solamente en almacenes donde los factores reales y los agentes de las casas comerciales de Lisboa se dedicaban al regateo de las especias en la suciedad de las ferias próximas al agua. Cada año o cada tercer año, zarpaban de Lisboa flotas armadas para recoger los cargamentos de especias. La posesión de las factorías y la continuación del comercio dependían de la tolerancia de los rajás locales. Para convertir esta precaria posición en un imperio cristiano y marítimo duradero, los portugueses necesitaban una flota permanente en el Océano Indico. Para esto necesitaban una base naval segura con facilidades adecuadas para el aprovisionamiento y la reparación de sus buques, y una reserva de marineros en el país para reponer las aterradoras pérdidas causadas por el clima y las enfermedades en las tripulaciones de los barcos. Además, necesitaban fuertes, defendidos por escuadras de barcos, dominando los términos y las casas de contratación de las rutas comerciales del Océano Indico. Tenían que transformar un comercio marítimo intruso basado en Lisboa, en una cadena de establecimientos comerciales y navales permanentes que cubriera por completo el Medio Oriente. Éste fue el costoso y minucioso proyecto que Albuquerque impuso a un gobierno parsimonioso, cuando en 1509 fue nombrado gobernador general, después de Almeida.

La base que eligió fue Goa, una ciudad grande y

próspera, edificada en una isla, con un puerto abrigado, y uno de los centros de la industria constructora de barcos de la costa Malabar. Todavía es una posesión portuguesa y todavía construye embarcaciones con la teca local. La toma de Goa fue una operación osada y difícil, y su conservación contra los ejércitos del sultán de Bijapur, una lección sobre las consecuencias del poder marino. Los estrechos que separan a Goa de tierra firme son poco profundos y podían ser forzados —de hecho lo fueron varias veces— por la caballería hindú. Los caballos no se criaban en el sur de la India; tenían que ser importados. La flota de Albuquerque, navegando frente a Goa, podía privar a sus enemigos de esta arma esencial y podría limitar el suministro de caballos a príncipes amigos de los portugueses.

Goa fue tomada en 1510. Antes de su caída, Albuquerque ya había establecido fortalezas cerca de la costa árabe. Una se hallaba en la isla de Socotora, frente al cabo Gardafui, y estaba destinada a servir como base de las correrías por el mar Rojo —aguas desconocidas entonces por los europeos— y de la interceptación de los cargamentos de especias destinados a Jaddah y Suez. Aden hubiera sido una base mejor; pero las tentativas de Albuquerque para aprovecharse de Aden fracasaron, y Socotora también fue abandonada al cabo de algunos años. La otra fortaleza árabe estaba en un sitio mucho más importante —Ormuz, isla situada a la salida del Golfo Pérsico, y uno de los mayores mercados del mundo en cuanto a productos orientales—. Ormuz aparece constantemente en la literatura de los siglos XVI y XVII como sinónimo del esplendor y la riqueza orientales. Era la capital de un sultán independiente y tenía un poder naval considerable. Los portugueses la tomaron mediante una sorprendente combinación de *bluff* y destreza marítima, con sólo seis barcos.

Establecidos en Ormuz y Socotora, los portugueses dominaban los extremos occidentales de las rutas comerciales árabes. Con una base principal en Goa y pequeñas bases tendidas a lo largo de la costa Malabar,

podían encontrar el comercio de la costa occidental de la India, y en su día extender su poder a la costa de Ceilán. Para poder interceptar o controlar el comercio musulmán a través de la bahía de Bengala, sólo les restaba tomar una base más al oriente. El lugar indicado era Malaca, que dominaba el estrecho por donde tenía que hacerse todo el tráfico con el Lejano Oriente. Albuquerque tomó Malaca en 1511, arriesgando para ello su dominio sobre Goa, puesto que el monzón que le cogió en Malaca le impidió regresar hasta cinco meses después. El sitio agotó al extremo sus recursos de hombres y barcos y Goa estuvo a punto de caer durante su ausencia. La jugada le salió bien; con Malaca —límite occidental del comercio chino— en sus manos, la ruta del Lejano Oriente quedó abierta a los portugueses. El primer barco portugués en arribar a puerto chino entró en Cantón en 1513; fue la primera visita europea a China registrada desde los tiempos de Marco Polo. Los portugueses obtuvieron después el derecho a establecer un depósito y colonia en Macao, algo abajo de Cantón, y comenzaron a participar directamente en el comercio de China a Malaca.

Desde su propio punto de vista, más importante todavía, aproximadamente en la misma época, fue la llegada de los primeros barcos portugueses a las Molucas, las famosas islas de las especias, que habían sido la meta principal de casi toda su exploración. Los portugueses concertaron un tratado con el sultán de Ternate, la principal isla productora de clavo, y construyeron en ella un depósito fortificado para acopiar dicha especia. Sin duda pretendían convertir el lugar en una posesión franca como Goa y Malaca tan pronto como su fuerza lo permitiera.

En toda esta sorprendente historia, ningún factor es tan importante como la seguridad de los juicios estratégicos de Albuquerque, basados, como no podía por menos, en escatimada e incompleta información. Fue quizá el primer comandante naval que apreció cabalmente la compleja relación entre una flota y sus bases, teniendo

en cuenta las complicaciones adicionales causadas por los cambios de vientos estacionales. Calculó con sorprendente exactitud la proporción necesaria de convoyes para paquebotes mercantes, sin desperdiciar espacio para la carga ni dejar sin protección cargamentos valiosos. A fin de asegurar el monopolio del tráfico de especias de la corona portuguesa, estableció una especie de sistema de salvoconducto marítimo, mediante el cual sólo los buques que llevaban certificados del capitán de un puerto portugués no eran molestados. Sus depredaciones contra los cargamentos árabes de especias elevaron los precios que los venecianos debían pagar en Alejandría; mientras que sus compatriotas en Ceuta podían, a voluntad, cerrar el estrecho de Gibraltar a los barcos venecianos. Por todos estos medios, las especias y otros valiosos cargamentos enviados a Europa por mar quedaron pronto casi reservados a las naves portuguesas y conducidos vía el Cabo con gran provecho de los que se dedicaban al comercio, y en particular de la corona portuguesa.

Albuquerque nunca cargó con la responsabilidad y gasto de adquisiciones territoriales a menos que ellas contribuyeran directamente a las necesidades de la flota. En todos los puertos poseídos por los portugueses, los lugares de las fortalezas estaban aparte y contenían los arsenales, depósitos, cuarteles y las habitaciones de los residentes europeos. Los capitanes de puertos rara vez intervenían en los asuntos administrativos fuera de las áreas de las fortalezas, excepto en casos de serios levantamientos o tumultos que amenazasen a los intereses portugueses. Aun en Goa, las comunidades hindúes y musulmanas eran necesariamente gobernadas principalmente por sus propios jefes. Claro está que si los portugueses hubiesen tratado, como lo hicieron los españoles, de educar a la manera europea a los súbditos que acababan de sojuzgar, el intento habría fracasado; pero faltaba la voluntad de proceder así. Pocos gobernadores portugueses se apartaron de una política estrictamente comercial. Hubo, por supuesto, mucha

actividad misionera; hasta la fecha hay considerable cantidad de cristianos con nombres de pila portugueses en el sur de la India y Ceilán —cristianos católicos distintos de las mucho más antiguas comunidades nestorianas. Pero sólo constituyen una parte de la población. En general, los portugueses mostraron una notable torpeza en el trato con las religiones nativas. Consideraron al hindú, al menos en los primeros años, como una clase de cristiano, y se sintieron ultrajados cuando se negó a conducirse como tal. Albuquerque mismo —el único entre los gobernadores portugueses— trató de establecer relaciones pacíficas con los residentes musulmanes y granjearse su confianza, pero incluso él fue incapaz de destruir su comercio con una mano y convertirlos al cristianismo con la otra.

III

EL NUEVO MUNDO

1) LAS ISLAS AFORTUNADAS

El príncipe Enrique de Portugal, no sólo fue el instigador de los viajes de exploración a lo largo de la costa occidental de África, con la India como meta final; fue también, por razones conexas aunque algo diferentes, el patrocinador de la exploración atlántica hacia el occidente. Naturalmente, los portugueses estaban celosos de su monopolio comercial de África y más tarde de la India, y atacaban sin piedad a cualquier embarcación europea que encontraban en alta mar cerca de la costa africana. Los españoles eran los principales, o sospechados, intrusos. Durante el siglo xv, en toda disputa, diplomática o de otro tipo, entre España y Portugal, las posesiones coloniales y el comercio ultramarino estaban siempre entre los motivos de la contienda.

El odio de estas primeras disputas coloniales surgió no sólo del temor de los portugueses a España en su país, sino también del hecho de tener los portugueses en su flanco marítimo, durante la exploración del África occidental, un grupo de islas, algunas de las cuales estaban ocupadas, y todas eran reclamadas, por Castilla. Eran las Canarias —las Islas Afortunadas, que según Ptolomeo señalaban el extremo occidental del mundo habitado. A menudo, aunque sin éxito, Portugal trató de basar una contra-reclamación a las Canarias. A medida que avanzó el siglo y fueron descubiertos otros grupos de islas, los portugueses procuraron ocuparlos antes de que Castilla o que cualquier otra potencia pudiera hacerlo. Las islas del Atlántico eran importantes por tres razones: en primer término, por sí mismas, puesto que muchas de ellas eran fértiles y llegaron a ser sumamente productivas; en segundo, como bases y puertos que, de ser ocupados por extranjeros, podían servir para atacar