

ESPAÑA Y PORTUGAL EN LA RUTA DE LOS GRANDES DESCUBRIMIENTOS

Fernando DE LA GUARDIA SALVETTI



Introducción



A conmemoración en estas fechas del 500 aniversario de la muerte de Cristóbal Colón nos hace revivir su genial y revolucionario proyecto de navegación que cambió la Historia del Mundo. Con el descubrimiento de América España entra, por derecho propio, en los grandes pueblos de la Historia. Rememorar esta gesta y otras es el objetivo de este modesto trabajo.

Desde los albores de la historia los navegantes utilizaron los océanos como una inmensa masa de agua al servicio de la Humanidad. Todas las civilizaciones, desde los tiempos más remotos, aplicaron los conocimientos adquiridos a la práctica de la navegación. A partir de principios del siglo XV la navegación llegó a ser capaz de mantener, a escala mundial, las comunicaciones marítimas entre los pueblos y los imperios coloniales de España y Portugal.

Hacia finales de la Edad Media, los investigadores dieron nueva vida a la ciencia. Alentados por las fabulosas descripciones de Marco Polo, se hicieron nuevos estudios geográficos sobre la base de los mapas de Claudio Ptolomeo. Estos estudios fueron vistos y analizados por Colón y Enrique el Navegante y ambos creyeron posible explorar la ruta marítima a Oriente sin tener que cruzar y navegar por aguas turcas. Los portugueses navegarían hacia el sur bordeando la costa africana, y los españoles, siguiendo la revolucionaria decisión de Cristóbal Colón, atravesarían el océano Atlántico navegando sencillamente rumbo al oeste.



Monumento a los descubrimientos.

Portugal

La era de los descubrimientos la inició el infante portugués don Enrique, conocido por el sobrenombre de El Navegante, quien sistemáticamente envió expediciones al Sur y a lo largo de la costa de África. Durante el siglo xv, Portugal tuvo un papel excepcional en el descubrimiento de nuevos mundos. Este cometido lo iba llevar a cabo Enrique el Navegante, hijo del rey de Portugal Juan I. A los 21 años Enrique el Navegante combatió en la toma de Ceuta, comprendiendo fácilmente que Portugal no tenía ninguna posibilidad de conquistar un territorio tan extenso como el norte de África; pero, sin embargo se dio cuenta de las grandes posibilidades de participar en el comercio de la zona si se contaba con los conocimientos marineros necesarios.

Para llevar a cabo estas metas estableció en Sagres, en la costa portuguesa, el primer centro superior de investigación para ayuda a la navegación. Con una gran claridad de ideas centralizó allí cuantas observaciones y estudios se habían realizado en el mundo entero. Financió a astrónomos, geógrafos, matemáticos y navegantes experimentados con la intención de impulsar, por primera vez en Europa, la investigación científica y sistemática de los mares y las costas.

Desde muy pronto los portugueses demostraron una gran pericia en las tareas exploratorias y comerciales. Como primera etapa de esta empresa, Enrique el Navegante estableció bases marítimas en los distintos archipiélagos de Madeira y las Azores, situadas frente a la costa africana. En 1434 una expedición portuguesa dejó atrás el cabo de Bojador y ocho años después otra gran expedición regresó de la región de Río de Oro con un cargamento de esclavos, dando así comienzo en Europa al comercio de esclavos. Años más tarde, en 1445, los portugueses alcanzaron Cabo Verde (Senegal), cabo Blanco (Mauritania) y descubrieron el río Senegal.

Convencidos los portugueses de encontrarse en la ruta que los había de llevar a las Indias, aceleraron sus expediciones navales. En 1462 alcanzaron el golfo de Guinea y pocos años más tarde, en 1473, cruzaron el Ecuador. Pronto se dieron cuenta de las inmensas posibilidades económicas existentes en las costas africanas y en la ruta de las especias a través de las Indias. Conocedora España de esta situación solicitó apoyo al papa, en calidad de vicario de Cristo y señor de todas las tierras, para que les permitiera comerciar juntamente con los portugueses en aquellas tierras, petición que fue rotundamente denegada por el papa.

La muerte de Enrique el Navegante en 1460 significó una gran pérdida para Portugal, produciéndose un mayor distanciamiento en sus expediciones marítimas a ultramar. En 1481 subió al trono Juan II y, convencido de tener en sus manos la ruta de las Indias, decidió crear una poderosa flota como instrumento para lograrlo. Los resultados se vieron enseguida: Diego Cao, Bartoloméu Dias y Alfonso de Pavia, al mando de una serie de expediciones alcanzaron el río Congo, Namibia y en 1488 el cabo Tormentoso, denominado más tarde por Juan II cabo de Buena Esperanza debido a las buenas noticias traídas por los expedicionarios en sus viajes.



Juan II.

TEMAS GENERALES

En 1495 falleció Juan II, sucediéndole Manuel. El nuevo rey de Portugal encargó a Vasco de Gama seguir el camino abierto por sus antecesores. Sabemos muy poco de este personaje salvo que había nacido en 1460 y era hijo de un funcionario de clase humilde. La gran expedición al mando de Vasco de Gama, compuesta por tres carabelas, un carguero y 170 hombres, partió de Lisboa en julio de 1497. Tras noventa días de navegación y cerca de tres mil millas navegadas avistó la bahía de Santa Helena, al norte de Ciudad del Cabo. Prosiguió su ruta hacia el norte y en 1498 alcanzó Mozambique, inmensa ciudad portuaria y comercial. Era la primera vez que naves europeas surcaban aquellas aguas, foco comercial de Oriente, donde los mercaderes expedían e intercambiaban sus mercancías destinadas al Mediterráneo.

El 20 de mayo de 1498 los portugueses llegaron por fin a su ansiado destino: el puerto de Calicut en la costa occidental de la India, donde encontraron el rico comercio de porcelanas, sedas y piedras preciosas. Vasco de Gama prosiguió sus expediciones hasta Goa y en el viaje de regreso descubrió la isla de Zanzíbar, arribando al puerto de Lisboa en septiembre de 1499, después de estar ausente más de dos años y recorrer más de 24.000 millas náuticas. De los 170 hombres que formaban la expedición inicialmente sólo pudieron regresar 44.

Los logros alcanzados por Vasco de Gama dieron motivo más que suficiente para que el rey de Portugal comunicara inmediatamente a los Reyes Católicos el éxito de las expediciones portuguesas. Sin embargo, estos hechos no pudieron ocultar la innegable realidad del descubrimiento de América realizada por Cristóbal Colón en 1492. Y es a partir de entonces cuando Portugal pierde la supremacía marítima y exploradora que ostentaba, pasando a manos de España.

España

Mientras los portugueses se abrían tenazmente camino a lo largo de la costa africana, Cristóbal Colón descubría América. Esta gesta nos lleva a aceptar, hoy en día, su proyecto como un hito verdaderamente revolucionario: alcanzar las Indias orientales, atravesando el océano por la ruta de poniente. Las lecturas científicas sobre los libros de Ptolomeo, de Marco Polo, de Eneas Silvio y del cardenal Pierre Dáilly le confirmaron en la idea de alcanzar el imperio del Gran Khan y la dorada Cipango (Japón) por el oeste. Sabía que la tierra era redonda y que la ruta posible era arriesgada. El gran problema aún pendiente de resolver era la distancia.

Diseñado y elaborado su proyecto durante su estancia en Portugal, a comienzos de 1480, Colón se lo ofreció al rey Juan II, que después de oír el dictamen de una junta de sabios lo rechazó sin dudarlo. En 1485 regresa a España y empieza a buscar patrocinadores para llevar a cabo su empresa. A

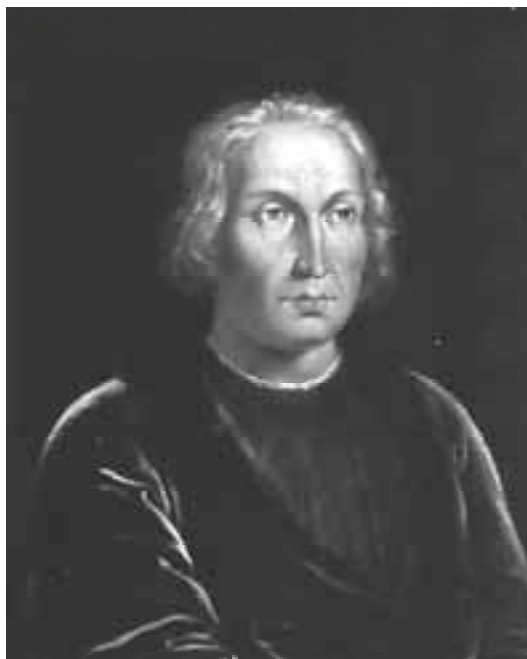
pesar del rechazo inicial que tuvo de los Reyes Católicos, la coyuntura quiso que los monarcas españoles aceptaran más tarde la propuesta de Colón.

El 2 de enero de 1492 se producía la rendición de Granada y dejaba el camino libre para realizarlo. La prolongada reconquista de Granada había desgastado y empobrecido el país. A los monarcas españoles solamente les quedaba una única salida: la navegación hacia el oeste proa a lo desconocido, en busca de nuevas tierras y riquezas. Durante todo este tiempo Colón no cedió en sus pretensiones ni ante reyes ni ante altos dignatarios. Demostró una tenacidad extraordinaria producto tanto de su experiencia acumulada como por la persistente determinación de culminar con éxito su ansiado proyecto.

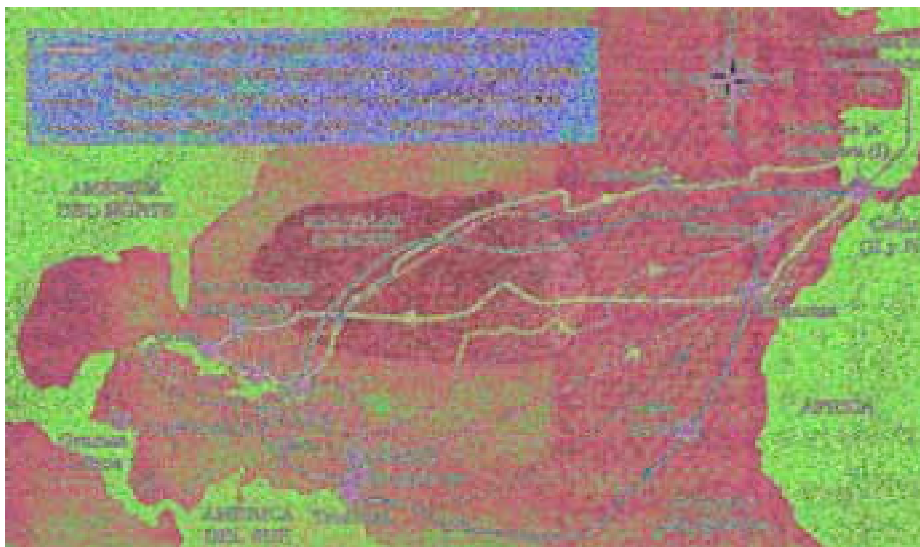
El 30 de abril de 1492 Colón logra su objetivo y acepta las llamadas Capitulaciones de Santa Fe, por las que se compromete a buscar nuevas tierras, la ruta del comercio y de las especias y a cambio se le reconocían los títulos de almirante de la Mar Océana, virrey y gobernador de las Indias, prácticamente en monopolio, y disfrutar de beneficios económicos muy considerables.

El 3 de agosto de 1492 Cristóbal Colón zarpa del puerto de Palos para un viaje incierto cuyo destino era llegar a las Indias por Occidente. Sabía que la Tierra era redonda y que la navegación era arriesgada, requería audacia y valor, pero el navegante genovés disponía de información privilegiada. Había tardado ocho años en que su proyecto fuera aceptado.

Emprende viaje al mando de tres navíos: la nao *Santa María*, con Colón a bordo, y dos carabelas, la *Pinta*, con Martín Alonso Pinzón, y la *Niña*, con Vicente Yáñez Pinzón, haciendo escala en las islas Canarias para continuar, después de reparar averías, navegando por el paralelo rumbo al oeste. Tras una dura navegación llena de incógnitas y peripecias (dos motines a bordo), dado que la tripulación había perdido la fe en alcanzar la tierra prometida, en la madrugada del 12 de octubre el marinero Rodrigo de Triana dio el grito de



Cristóbal Colón.



«¡tierra!» que marcaría el descubrimiento de un Nuevo Mundo, arrogándose Colón dicho honor. Las tres naves arribaron a la isla Guanahani (Bahamas), que fue bautizada por Colón con el nombre de San Salvador.

Convencido de que había llegado a las islas que rodean a las Indias, decidió poner rumbo a Cipango, alcanzando durante la travesía la isla de Juana (Cuba). Esto le llevó al convencimiento de que había navegado demasiado hacia occidente y había dejado atrás Cipango. Aferrado a su idea primitiva, estuvo navegando errante por las islas del Caribe. El día de Nochebuena ocurrió una gran desgracia. Mientras dormían y debido a un descuido en la navegación, la *Santa María* encalló cuando iba costeano La Española (Haití). Con los restos del naufragio, Colón mandó construir un fuerte, La Navidad, dejando en la isla un retén de 39 marineros de la *Santa María*, mientras los otros dos navíos regresaban a la Península. Este hecho, no explicado suficientemente, y la pérdida de la nao supusieron serios perjuicios al regreso de Colón a España. El 16 de enero inicia el regreso a España. Navega hacia el norte buscando los vientos dominantes (los alisios) que le llevarían a Europa. Un mes después de abandonar La Española un temporal sorprendió a las dos carabelas y las separaría: la *Pinta* tocó Bayona, y la *Niña*, en la que iba el almirante, las Azores, y de allí continuaron a Lisboa, donde llegaron el 4 de marzo. Aunque no existen indicios ciertos, la arribada de Colón a Lisboa hace pensar que el almirante quiso primero informar del viaje al rey de Portugal y demostrarle que su teoría y sus cálculos cartográficos estaban en lo cierto.

Con el descubrimiento de América, España se unió a Portugal en la aventura de las expediciones marítimas, y no pasó mucho tiempo antes de que ambas

naciones se disputaran algunos de los territorios que reclamaba Portugal. Esto provocó un serio conflicto, que tuvo como resultado la intervención del Papa en 1494 mediante el Tratado de Tordesillas. El acuerdo dividía al mundo entre las dos grandes potencias mediante una línea imaginaria situada a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde. Portugal pasaba a poseer las tierras que quedaban al este de la línea divisoria, incluido Brasil, cuya existencia ya había sido confirmada por exploradores portugueses, y España las del oeste. Las consecuencias fueron múltiples, pero las más evidentes fueron que Portugal pudo colonizar Brasil y España Filipinas.

Colón enseguida dio cuenta a los monarcas del éxito del viaje y empezó a preparar el siguiente para rematar lo conseguido. Hubo tres viajes más: en 1493, 1498 y 1502, todos ellos en la misma línea marcada por el primero. En la segunda expedición (septiembre de 1493), al frente de una gran flota compuesta por 17 buques, descubre las pequeñas Antillas y Puerto Rico. En el tercer viaje (febrero de 1498), con una flota de seis buques, llega al continente americano, a la desembocadura del Orinoco, y a Santo Domingo, recién fundado por Bartolomé Colón. A pesar de una serie de incidentes ocurrida durante este último viaje en el que Colón regresa esposado, el 9 de mayo de 1502 emprende con cuatro navíos su cuarto viaje con la idea de encontrar la ruta que la abriera paso hacia las costas de Catay. Hallar esa ruta se convirtió en su principal obsesión, pues conocía el interés de los reyes en encontrar el camino más rápido y corto hacia las Indias antes de que los portugueses logran alcanzarlo. No sólo no lo consiguió, sino que tuvo un enfrentamiento con el nuevo gobernador Ovando y se vio obligado a vagar por las costas centroamericanas, donde después de permanecer un año en Jamaica regresa a la Península el 20 de noviembre de 1504. Aunque los indicios parecían negarlo, muy pronto se empezó a cuestionar la autoría del descubrimiento. Colón estaba convencido de haber alcanzado la ruta de las Indias por un nuevo camino, Occidente. Como colofón a su hazaña, supo marcar el camino a lo desconocido, pero le desconcertó la meta alcanzada. Pero, a decir verdad, todos los investigadores y cronistas de la época admitieron también que nada de eso empañaba la gloria y el mérito de Colón. En su biografía abundan las críticas que le negaron originalidad, genio y hasta hombría de bien.

Los últimos años de Colón hasta su muerte en Valladolid el 20 de mayo de 1506, transcurrieron en la amargura y en el desaliento personal en medio de un declive imparable, pensando que el mundo no había reconocido sus grandes hazañas y los grandes servicios prestados a la Corona de España.

Las naves de los descubrimientos

El tipo de nave empleada por los navegantes portugueses y españoles en sus primeras expediciones marítimas fue la carabela. Relativamente pequeña y

TEMAS GENERALES

de bajo coste, alta velocidad y escaso calado, era apropiada para la navegación costera, al permitirle barajar la costa, radas poco profundas y franquear barras. Al mismo tiempo era muy manejable tanto a vela como a remos y lo suficientemente capaz de afrontar los rigores de la mar y tempestades. Las de mayores dimensiones desplazaban hasta 150 toneladas, tenían cubierta y eran más apropiadas para navegaciones oceánicas y de larga duración.

Portugal desarrolló un nuevo concepto de nave, heredera de las galeras mediterráneas y de los barcos atlánticos: la carabela latina. De las primeras, la carabela adoptó el aparejo latino y las líneas alargadas de su casco, y de los segundos, su constitución robusta y su impulsión exclusivamente vélica. El infante don Enrique fue el primero que las utilizó en 1444 para sus expediciones en la costa de africana. La gran innovación de estas naves era la popa, que por primera vez deja de ser redonda para mostrar un espejo plano y utilizar el timón de popa en el codaste. Aparejaba dos y, en ocasiones, tres velas latinas, colocadas las dos menores en el castillo de popa. Casi con certeza la mayoría de las embarcaciones utilizadas para los descubrimientos fueron carabelas.

Los barcos empleados por Colón eran una variación de las naves portuguesas: la carabela redonda, que empezó a construirse a finales del siglo xv. Para su primer viaje Colón dispuso de dos carabelas y un tercer barco que con toda probabilidad no era una carabela sino una carraca o nao. La nao se llamaba



Carabelas de Colón.

Santa María, y las dos carabelas, *Pinta* y *Niña*. No existen de estas naves ilustraciones fieles, aunque sí documentos y escritos que han permitido reconstruirlas con cierta similitud.

Las carabelas de Colón eran de sólida y sencilla construcción según la época. De rápido andar y buen comportamiento marino, disponían de dos castillos a proa y popa y arbolaban velas cuadradas en el trinquete y la maestra. La nao capitana de Colón, la *Santa María*, arbolaba tres palos: mayor, trinquete y mesana y bauprés, con velas redondas en las dos primeras. Maestra, dos bonetas y gavia en la mayor, trinquete en la de su nombre, latina en el mesana y bauprés con cebadera. Se calcula que la nao *Santa María* podía llegar a desplazar alrededor de 120 toneladas, la *Pinta* unas 70 y algo menos la *Niña*.

Según documentos conservados durante su estancia en las islas Canarias, Colón mandó cambiar el aparejo de la carabela la *Pinta* por velas cuadradas para mejor aprovechar el viento de popa. De esta forma el palo mayor fue trasladado ligeramente a proa, utilizando velas cuadradas en el trinquete y mayor, manteniendo la vela latina en la mesana como ayuda a la navegación.

