

Nº 1
2EJ.

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

LA APROPIACION DE LOS ESPACIOS OCEANICOS



T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO
DE LICENCIADO EN GEOGRAFIA
PRESENTA:

MARTIN ANDRES AGUILAR SANCHEZ

MEXICO D.F.

1992

TESIS CON PAGINACION DISCONTINUA

2

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

LA APROPIACION DE LOS ESPACIOS OCEANICOS

INTRODUCCION.	1
CAPITULO I. La expansión de la Cristiandad.	26
1. La idea de Cruzada.	
Las maravillas de la India y el Preste Juan.	26
2. El dominio político.	42
3. El dominio de las islas y el mar Océano.	51
CAPITULO II. Los señores del océano.	59
4. Las islas del Atlántico.	59
5. La circunnavegación de África.	71
6. La Capitulación de Alcaçovas.	97
7. La última etapa de la navegación circunafriicana.	99
8. Las Capitulaciones de descubrimiento y rescate.	104
9. El Tratado de Tordesillas.	114
CAPITULO III. El archipiélago de las factorías.	132
10. El descubrimiento de la India.	132
11. La forja de un nicho en el océano Indico.	145
12. Ampliación de la base: piratería e intimidación armada.	149
13. Ejercicios militares: la composición del lugar.	151
14. El gobierno portugués sobre los mares de la India.	159
CAPITULO IV. Las islas especieras y los mares del Pacífico.	167
15. La conquista de "Aurea Chersoneso".	167
16. La "Cuestión de las Molucas".	173
17. Los mercaderes y su relación con el espacio.	184
18. La relación de los mercaderes con los monarcas: los negocios de las coronas portuguesa y castellana.	193
19. El monopolio de las especias.	200
20. El patrón de apropiación.	205
21. Conclusiones.	213
Bibliografía.	228
Índice de láminas.	229

INTRODUCCION

Con el término apropiación nos referimos a la adjudicación de los espacios redescubiertos, descubiertos y por descubrir que las monarquías de la península ibérica realizaron durante la época de los grandes descubrimientos geográficos. Apropiarse de un espacio consistía en declarar que una extensión líquida, determinada o indeterminada, se convertía en el dominio de tal o cual persona, de tal o cual señor o monarca. En esa época, la apropiación del espacio tenía un carácter jurídico, fundamentada en el Derecho consuetudinario de Europa. No obstante, la adjudicación del espacio estaba emparentada con la reivindicación, con el reclamo de un espacio que pertenecía a un señor pero que estaba dominado por otro. Le era colateral también la conquista, explotación o despojo con violencia e iniquidad de aquello que se reclamaba o descubría. La apropiación se apoyó y se confundió muchas veces con el acaparamiento de las riquezas comerciales que circulaban por un espacio con perjuicio de los demás.

El contexto político de la adjudicación de los océanos estuvo caracterizado por un conflicto permanente entre la Cristianidad occidental y el Islam por expandir cada uno, sobre el mundo conocido y habitado, su correspondiente zona de influencia. La hegemonía militar que el Islam ejercía sobre Bizancio, el Magreb, Asia Menor y Asia Central le concedía todas las prerrogativas en las actividades comerciales y, sobre todo, le permitía jugar un papel de intermediario comercial entre la Cristianidad, el Imperio Bizantino y Oriente. Ante tales condiciones, la Iglesia y

las monarquías cristianas veían amenazado no sólo su comercio, sino incluso su propia integridad territorial.

Fue la presión de la fe musulmana y el constante avance militar de sus ejércitos sobre Europa lo que movió a la Iglesia y a los monarcas a la organización político militar de sus reinos para la recuperación de los territorios cristianos bajo el dominio islámico, y reincorporarlos, junto con sus pobladores, bajo la égida de la Cristianidad.

Dicha organización se llevó a cabo, al menos, en dos espacios y momentos claramente diferenciados. A nivel continental, los siglos XI al XIII, marcaron un primer momento en el que intermitentemente se organizaron las grandes empresas de Cruzada, impulsadas y auspiciadas por el papado. Su propósito era el de recuperar la Tierra Santa, y principalmente Jerusalén, que habían caído en manos del poder musulmán. Hacia el siglo XIV, las cruzadas habían desaparecido, sobreviviendo únicamente su sentido religioso y político. En un segundo momento, que no necesariamente fue consecuencia del anterior, el sentido de Cruzada fue asumido con especial vehemencia por las monarquías ibéricas y articulado a sus particulares necesidades de defensa contra los enclaves musulmanes en la península.

En la defensa de los territorios hispanos se conjugó la aplicación de principios legales y doctrinas políticas, heredadas por la tradición y las costumbres germanas y latinas, en relación con lo que los monarcas consideraban su patrimonio marítimo. A la vez, se emplearon y desarrollaron técnicas de navegación y de construcción de barcos que les permitieran explorar, combatir y

INTRODUCCION

Con el termino apropiación nos referimos a la adjudicación de los espacios redescubiertos, descubiertos y por descubrir que las monarquías de la península ibérica realizaron durante la época de los grandes descubrimientos geográficos. Apropiarse de un espacio consistía en declarar que una extensión líquida, determinada o indeterminada, se convertía en el dominio de tal o cual persona, de tal o cual señor o monarca. En esa época, la apropiación del espacio tenía un carácter jurídico, fundamentada en el Derecho consuetudinario de Europa. No obstante, la adjudicación del espacio estaba emparentada con la reivindicación, con el reclamo de un espacio que pertenecía a un señor pero que estaba dominado por otro. Le era colateral también la conquista, explotación o despojo con violencia e injuria de aquello que se reclamaba o descubría. La apropiación se apoyó y se confundió muchas veces con el acaparamiento de las riquezas comerciales que circulaban por un espacio con perjuicio de los demás.

El contexto político de la adjudicación de los océanos estuvo caracterizado por un conflicto permanente entre la Cristianidad occidental y el Islam por expandir cada uno, sobre el mundo conocido y habitado, su correspondiente zona de influencia. La hegemonía militar que el Islam ejercía sobre Bizancio, el Magreb, Asia Menor y Asia Central le concedía todas las prerrogativas en las actividades comerciales y, sobre todo, le permitía jugar un papel de intermediario comercial entre la Cristianidad, el Imperio Bizantino y Oriente. Ante tales condiciones, la Iglesia y

conquistar, a la vez que comerciar y transportar grandes volúmenes de mercaderías en su espacio líquido circundante (6).

El éxito alcanzado por los reinos ibéricos en la defensa de su territorio y en la salvaguarda de sus aguas se aprecia en lo siguiente: en el Mediterráneo occidental, lograron revertir la tendencia anexionista del poder musulmán. Al norte de África, contrarrestaron su hegemonía mediante el ataque y conquista por mar de las principales plazas mercantes. Con esto, los reinos ibéricos lograron consolidar su papel de intermediario comercial en el Mediterráneo occidental. Por medio de la guerra, lograron controlar el tráfico de los puertos donde circulaban las riquezas comerciales y, por ende, adquirieron el control de los intercambios para su propio beneficio. De esta forma, se establecieron los cimientos de una expansión ultramarina, desarrollada ya no de forma masiva, sino a través de expediciones menores, sucesivas, y con el propósito de descubrir la India, a la sazón, la fuente de las especias.

Así como ocurrieron cambios y desplazamientos en la correlación de fuerzas entre la Cristianidad y el Islam, también hubo cambios sustanciales al interior de la sociedad cristiana en cuanto a la percepción y perspectiva de los confines de la Cristianidad misma. El océano al Occidente era una frontera difusa, dilatada, una extensión insondeable. Por el otro lado, los territorios alcanzados por la expansión del Islam, eran límites inestables que separaban a la Cristianidad del adversario. Ambos lados conformaban los confines de la Cristianidad. La percepción de los confines por el lado del océano era la de un

obstáculo. Antes de ver a ese espacio líquido como un horizonte, los europeos veían en él una barrera. En dirección a Asia, la percepción de los confines consistía en el sentimiento de una integridad territorial amenazada. La perspectiva de los confines tenía que ver con la supuesta existencia de un espacio que se extendía más allá del entorno cristiano y en el cual podía producirse su expansión. Dicha esperanza dependía de la posición y la distancia de donde los confines fueran mirados.

En el aspecto político, el fracaso militar de las Cruzadas provocó en las instituciones eclesíásticas una actitud de resignación ante la imposibilidad de recuperar Tierra Santa. En el aspecto económico, dicho fracaso produjo la desarticulación de las antiguas rutas comerciales de especias, así como una muy pobre o nula participación de los reinos ibéricos en ese importante mercado. Monarcas y mercaderes de diferentes reinos cristianos organizaron en contubernio expediciones menores para hallar rutas diferentes que permitieran el acceso directo a los lugares de origen de las especias.

La extrema dificultad del acceso directo por tierra para esas expediciones hizo cambiar la mirada hacia los confines occidentales y ver al océano como la frontera a explorar para trazar rutas nuevas que permitieran el acceso hacia la Especiería. En el concurso de los barcos cristianos por abrir rutas marítimas, destacaron los de la península ibérica. La elección del espacio oceánico como el medio para producir la expansión, fue condicionada tanto por una vocación marinera de los reinos ibéricos, pero más por una serie de crisis políticas de la Cristianidad en su conjunto y de una posición estratégica

privilegiada en el extremo occidental del continente europeo. En relación a los confines oceánicos, la posición de los reinos ibéricos era estratégica, mientras que la distancia que tendrían que recorrer hacia los confines oceánicos era comparativamente menor que la de los demás.

En gran medida, los exploradores no buscaban tierras nuevas, sino rutas nuevas para llegar a tierras conocidas. Puede decirse también que, más que intentar devotar lo desconocido, los viajes marítimos intentaron hacer accesibles regiones separadas de lo habitado y conocido. (Perry, 1991, 9-15). En suma, la percepción del espacio oceánico pasó a ser de un obstáculo a un medio para trazar las rutas que permitieran el acceso a los lugares situados más allá de los confines. La reducción de la distancia debido a la posición de los puertos ibéricos, alteró favorable y significativamente la perspectiva de la expansión. A esta ruptura con la percepción y perspectiva de los confines de la Cristianidad la hemos llamado revolución del horizonte geográfico.

La estructura de la revolución del horizonte geográfico se aprecia, principalmente, en las diferentes representaciones cartográficas de los confines oceánicos. La imagen que la Cristianidad occidental tenía del mundo durante la Alta Edad Media era el de una orbis terrae, es decir una tierra esférica o circular, representada por un mapa circular, adoptada de la tradición de hacer mapas romana. Ya fuera un disco plano o rueda, según Kosmas Indicopleustes (Topographia cristiana, 535-547), o una tierra esférica, según Jacobo de Edesa (640-708: defensor de la teoría aristotélica de la esfericidad), la imagen predominante

del mundo era el de las tierras rodeadas por océanos y separadas por mares.

El esquema de esa imagen es conocido como O-T, el cual representaba a Jerusalén en el centro de un mundo dividido en Africa, Asia y Europa. El esquema O-T era orientado hacia el Oriente, que era la dirección del Paraíso terrestre: por lo tanto, la cabecera de este esquema era el Oriente. Los mares eran representados por dos líneas. Una línea horizontal formada por el río Don (Tanais), el Mar de Azov, el Mar Negro, el Mar de Mármara, el Mar Egeo y el río Nilo, separaba a Asia de Europa y Africa. Otra línea vertical representaba al Mar Mediterráneo que separaba a Europa de Africa. Así, los mares simbolizaban la separación o disociación de la continuidad de las tierras del mundo (ver lamina 1).

Otra imagen clásica de la disociación del mundo contemporánea a la anterior, es la que corresponde a los mapas por zonas o climas, en donde se divide al mundo en siete climas, de acuerdo a la Geographia de Claudio Ptolomeo de Alejandria (87-150 d. de C.). En esta imagen, las zonas se relacionaban con la habitabilidad o inhabitabilidad de ciertas partes del mundo. En Opusculum Sphaericum (1250) de Johannes Sacrobosco, las zonas templadas, una de las cuales correspondía a la posición de la ecumene antigua, están separadas por una zona cálida imposible de habitar (ver lam.2). En este tipo de imagen, los climas serían lo que en la O-T son los mares, esto es, las fronteras del mundo.

La utilidad de los mapae mundi era básicamente pictórica e ideográfica. Una de sus aplicaciones se encuentra en los Salmos donde reafirmaban el brillo de las imágenes poéticas. Reflejaban

la obsesión eclesiástica por el mundo precristiano. Por el contrario, los mapas zonales tenían una utilidad pictórica y gráfica, es decir representaban un objeto, no una idea. Tendían a resaltar la forma terrestre en relación con los espacios habitados. Describían una naturaleza diversa pero localizable dentro de las coordenadas de lo divino. Se alejaban de la tradición estrictamente eclesiástica porque representaban la imagen de una tierra esférica, aceptando la existencia de las antípodas y porque muchos de ellos tenían una orientación Norte. De hecho, la imagen del mundo en zonas era una herencia de Hiparco y Eratóstenes que a través de Ptolomeo, Plinio e Isidoro permeó la cartografía de la Cristianidad y del Islam. Puede decirse que eran imágenes de y para la contemplación de la naturaleza terrestre (3.4v5). Los mapas zonales complementaban los caracteres escritos de textos como: De naturis rerum (1217) de Alexander Neckam o Topographia Hibernica (Hibernica: de Hibernia, nombre latino de Irlanda) de Gerardo de Gales.

En y mediante los mapas zonales, cabía la posibilidad de contemplación de la naturaleza líquida. En la Topographia Hibernica, por ejemplo, de Gales incluye una explicación de la naturaleza de las mareas, diciendo que el paso mucho tiempo observando tierra, agua y cielo llegando a la conclusión de que la luna era la responsable de ellas. [Strayer, 1987, V.396].

Paralelamente a la imagen del mundo, se desarrolló la experiencia de describir los viajes. El periplo sustituyó la tradición oral por instrucciones manuscritas, cuando los viajes se hicieron más largos o pasaron a ser de uso generalizado. El más

antiguo es el Periplo de Hanno (450 a.de C.) el cual describía un viaje desde Gibraltar, a lo largo de la costa africana, hasta aproximadamente la actual Guinea Ecuatorial. Los periplos (de peri. y del griego plein. navegar: descripción de un viaje de circunnavegación), se siguieron elaborando hasta el siglo V.

La experiencia de describir los viajes de circunnavegación formó parte de la literatura de los pueblos escandinavos (sagas, ss. X-XII y Eddas, s. XIII) y de los celtas (Navigatio Sancti Brandani, s.XII). El carácter épico, por una lado, y milagroso, por otro, de esos relatos denota el valor simbólico de los viajes de navegación (ver lám. 6).

Mientras los escandinavos realizaban descubrimientos por mar en Occidente, los mercaderes itinerantes judíos, hacia el siglo IX, comenzaban a ocupar un lugar muy importante en las relaciones comerciales entre Bizancio, Europa, el Mundo Islámico y Oriente. Tanto para la Cristianidad como para el Islam, los mercaderes itinerantes judíos encarnaban a los grandes viajeros. Los siglos X y XI representaron la edad de oro del comercio judío a larga distancia.

Por otra parte, la primera Cruzada logró fundar el Imperio Latino de Jerusalén y con esto, las peregrinaciones europeas a Tierra Santa se incrementaron. En 1204, la cuarta Cruzada permitió el establecimiento del Imperio Latino de Constantinopla, un puesto de avanzada desde el cual fueron enviados viajes diplomáticos y de exploración a Asia Central y Oriente. Puede decirse, que durante la primera mitad del siglo XIII hubo una reaparición exitosa de los viajes. Los viajes o El Millione de

Marco Polo representan la cima de ese movimiento.

Para la segunda mitad del siglo XIII, se organizaron los primeros viajes de exploración a lo largo de la costa occidental africana con el propósito de hallar un pasaje al Océano Indico, al lugar de las especias. El más famoso fue el realizado en 1291 por los mercaderes genoveses Vadino y Ugolino Vivaldi, viaje del cual nunca regresaron pues es muy posible que se hayan perdido en el área de las islas Canarias.

La reaparición de los viajes en la Cristianidad occidental coincidió con la aparición del portolano o carta portulana la cual describía gráficamente posiciones, dimensiones, distancias y direcciones de los puertos, islas y aspectos predominantes del espacio líquido. El Mediterráneo, el Mar Negro, las Islas Británicas y Escandinavia, eran los escenarios descritos por los portulanos en el siglo XIV. En el portulano, las características narrativas de sus raíces prácticamente habían desaparecido. En su lugar, las características instrumentales eran las principales y valiosas. Lo anterior tiene que ver con el hecho de que la emergencia del portulano fue concurrente con la introducción del compás magnético en Europa. Para viajes a larga distancia, la relativa efectividad o precisión del portulano era directamente proporcional al uso adecuado del compás. El nacimiento del portulano se inscribió en dominios de la práctica humana en los que la precisión de la descripción de los viajes era indispensable, tales como la pesca en altamar o el comercio a gran escala. Se supone que el portulano era originario de alguna de las repúblicas marítimas del norte de Italia, donde las matemáticas y el cálculo astronómico eran conocidos y cultivados

por los grupos mercantes. Así, el portulano representaba, fundamentalmente, un espacio marítimo geométrico, atravesado por líneas de rumbo, es decir líneas que irradiaban de un punto central en la dirección de los vientos. Cualquier navegante experimentado podía rectificar su rumbo para viajar de un puerto a otro, aún en la oscuridad, con el apoyo del portulano y del compás.

El portulano y el mapa circular fueron dos versiones distintas de un mismo espacio. Situados en una misma sociedad, siempre guardaron su distancia y no se encontraban por mucho que se prolongaran. Como resultado del saqueo a Constantinopla durante la cuarta Cruzada (1202-1204), se trasladaron a Florencia los manuscritos de Ptolomeo cuyo volumen y valor geográfico era altísimo. Este hecho dio pie a la organización de gremios de cartógrafos para compilar, copiar y traducir esa obra. A mediados del siglo XIV ya se distinguían dos escuelas cartográficas: la italiana y la catalana. En estas escuelas floreció la creación y reproducción de portulanos o cartas de marear. El contenido básico de los portulanos consistía en los nombres de los puertos de intercambio, de las islas y de lugares seguros para resguardar las naves, repararlas y abastecerlas, entrelazados por las líneas de rumbo. Aunque modesto, el espacio líquido era el protagonista de los portulanos.

La ruptura se aprecia, pues, en el giro que sufrió la experiencia de la descripción de los viajes, de una descripción narrativa y simbólica a una descripción geométrica del espacio líquido. Por el número que se dispone de cartas de marear (130)

suponemos que tuvieron una relativa difusión por Europa durante los siglos XIV y XV. Finalmente, los cartógrafos ajustaron la representación geométrica a la imagen circular, por lo que, sobre esta imagen se trazaron líneas de rumbo, describiendo unos confines accesible a los navegantes.

En los primeros portulanos, los elementos topográficos del interior de los continentes se omitían. Posteriormente, las ciudades más grandes se representaban mediante una escena. Invariablemente, todos los portulanos tenían una orientación Norte debido a su relación con el compás. El Isolario (libro de islas) de Cristoforo Buondelmonte, realizado en 1420, combina direcciones entre puertos principales, direcciones para viajar entre las numerosas islas del Mediterraneo y mares adyacentes, mapas de áreas más extensas e incluso un mapa circular del mundo. Muchos elementos pictóricos fueron introducidos, como dibujar islas y cabos en perspectiva para darles énfasis. La soberanía de los mares se indicaba por viñetas de los escudos de armas de los distintos reinos. Pero el más característico de todos los elementos pictóricos, ha sido el de la rosa de los vientos cuyos rayos representan los rumbos de los vientos (7). Muchas cartas de marear fueron compiladas dentro de atlas que contenían además, mapas de lugares estratégicos como estrechos, pasos e islas y otros documentos como calendarios astrológicos y tablas de los ciclos lunares. Hacia el siglo XVI, la Casa da India portuguesa y la Casa de la Contratación castellana contaban respectivamente con un grupo de cartógrafos para diseñar, compilar y actualizar las cartas y los mapas de los <<nuevos mundos>>.

En el seno de ciertos grupos o congregaciones medievales, como el de los mercaderes, los oficiales de las compañías navieras, los pilotos y cosmógrafos, los cartógrafos y consejeros de las coronas, surgieron una serie de contradicciones y rupturas en relación con contenidos de saberes geográficos y en relación con problemas prácticos de navegación que tenían que ver directamente con los espacios situados más allá de los confines. Problemas como la existencia de las antípodas, la finitud o infinitud de la superficie oceánica, el temor a convertirse en negros o quemarse por navegar en latitudes muy bajas, la impredecibilidad de las tormentas o de los cambios en el régimen de mareas, el temor a la aparición de serpientes marinas o a la seducción de las sirenas, el problema de la orientación y la medición de la latitud y longitud para el cálculo de la posición, entre otros, eran parte de la percepción que el hombre occidental tenía de sus confines oceánicos.

La alternativa oceánica paulatinamente fue solucionando algunos de los problemas prácticos de la navegación en altamar, alteró contenidos del saber geográfico, pero no cambió la forma de ese saber, no afectó su relación con la religión y con lo fabuloso. Por el contrario, hizo irrupción un horizonte maravilloso, un espacio que podría simbolizar liberación, riqueza, poder o Redención.

Una vez que se rompieron los confines pudo hacer emergencia el océano como objeto de ser apropiado. En este caso, se efectuó un desplazamiento de los principios legales y doctrinas políticas, mediante las cuales la Cristianidad perpetuaba su

territorialidad, hacia los horizontes geográficos recién descubiertos. Dicho desplazamiento permitió el desdoblamiento del poder occidental, dando origen a los dominios oceánicos. Para la época en cuestión, concebimos el poder como el ejercicio de la autoridad y de las prerrogativas regias sobre un espacio concreto. Tal facultad de dominio, de desdoblamiento del poder sobre hombres y territorios, se enunciaba específicamente como jurisdicción. En otras palabras, los confines del mundo, los espacios oceánicos conocidos y por conocer, pasaron a formar parte de la esfera jurisdiccional de las monarquías ibéricas, a través de la expansión del poder institucional y político.

En el ámbito de la jurisdicción, la aplicación del poder se efectuaba tanto sobre los océanos como sobre los reinos, tierras y dominios de los otros hombres que formaban parte de la diversidad étnico cultural del mundo. En efecto, dentro de los confines había más que moros o sarracenos. Sin embargo, sobre las rutas que navegaban los conquistadores cristianos, buscaban moros o indios. A los primeros había que atravesar la espada; a los segundos, someter mediante la imposición de tributos, la esclavitud o servidumbre. Al hablar de un ejercicio del poder sobre los espacios oceánicos, no hay que perder de vista el aspecto agresivo, violento o beligerante de la fuerza, yuxtapuesto al desplazamiento y aplicación de las leyes y doctrinas políticas. El poder se nos presenta, entonces, por un lado como una fuerza destructiva (el genocidio, por ejemplo); por otro lado, se nos presenta como una fuerza constructiva (la creación de dominios oceánicos). Podemos plantear esta yuxtaposición en los siguientes términos: en el proceso de

apropiación existió una relación de complicidad entre el Derecho y la guerra, en el sentido de la definición de Clausewitz: «La guerra es la continuación de la política por otros medios».

De igual forma, el sistema político que reglamentaba los conflictos de apropiación estaba enteramente gobernado por la lucha y la transacción; eran procedimientos de fuerza que podían terminar en transacción comercial o económica. Este aspecto era más evidente en los conflictos entre los mismos reinos ibéricos: Castilla, Portugal, Aragón, por citar los más importantes; o conflictos con otros reinos cristianos, como el de Portugal con Venecia. Entre Castilla y Portugal, la competencia adoptó la forma de una férrea carrera contra la distancia por descubrir las islas de las especias. Entre Portugal y Venecia, los intereses comerciales estuvieron incluso por encima de los valores políticos que compartía la Cristianidad. En esa competencia estaba en juego la demarcación de los dominios oceánicos, el control de las rutas, de los estrechos y de los pasos marítimos. La competencia por el mercado de especias contribuyó a que el océano emergiera como objeto de ser apropiado en la percepción de los ibéricos, y a que ocupara un lugar clave dentro de las consideraciones estratégicas y logísticas de las coronas. Los descubrimientos geográficos que revelaron la continuidad entre todos los mares y océanos del mundo y que posibilitaron el acceso a las principales ciudades mercantes a través de rutas marítimas, constituyeron uno de los principales saberes estratégicos para la expansión ulterior del «poder naval».

Las categorías espaciales empleadas en el anterior

planteamiento, tales como expansión, acceso, confin, entorno, espacio oceánico, son categorías recientes, ninguna corresponde a la época en cuestión. Sin embargo, son análogas a dominio, jurisdicción o hegemonía, tanto como el español que hablamos es análogo al latín. De igual forma, política, poder naval, zona de influencia, control, percepción, estrategia, logística, no se pueden aplicar a la cultura medieval sino por una suposición que necesariamente mira al pasado. Todas las categorías y conceptos han sido tomados a préstamo de diversos lugares y en diferentes ocasiones. De Espacio y poder (1978) de Paul Claval, La geografía, un arma para la guerra (1976) de Yves Lacoste, La geografía y el espacio social del poder (1981) de Joan Eugeni Sanchez. En The world of general Haushofer. Geopolitics in action (1942), de Andreas Dorpalen, tuvimos contacto con gran número de citas y algunas separatas de Politische Geographie (1923) de Friederich Ratzel, también de Das japanische reich (1936) y artículos de la revista Zeitschrift für Geopolitik escritos por Karl Haushofer. Del texto Mahan, the life and work of Captain Alfred Thayer Mahan. USN (1939) de W. D. Puleston, encontramos algunas separatas de The influence of sea power upon history (1898) del almirante A. T. Mahan. Finalmente en ¿Qué es la geopolítica? de Jorge E. Atencio, encontramos una copia de la conferencia ante la Sociedad Geográfica Real de Londres titulada The geographical pivot of history (1904), de Sir Halford Mackinder.

Los documentos citados tienen en común que hablan, en teoría, de la relación entre espacio y poder, es decir, plantean la

cuestión de la importancia de la posición, distancia, localización, límites, del dominio, del horizonte y del saber geográfico, para el poder. Los dos últimos documentos, particularmente, señalan la trascendencia histórica del espacio oceánico como elemento político estratégico.

A este planteamiento puede serle complementario una teoría del poder que tomamos, quizá abusivamente, del texto Historia de la sexualidad de Michel Foucault. En él, Foucault plantea el poder en términos de ejercicio, de gestión. Indica que:

hay que comprender...la multiplicidad de las relaciones de fuerza inmanentes y propias del dominio en que se ejercen, y que son constitutivas de su organización.

El poder proviene de todas partes,

no es una institución, y no es una estructura, no es cierta potencia de la que algunos estarían dotados: es el nombre que se presta a una situación estratégica compleja en una sociedad dada.

En este sentido, el espacio no sólo ha sido importante para el poder en términos estratégicos, sino que el espacio mismo, y en este caso el espacio oceánico, se dio por instancia del poder, se conformó y transformó en, a través de y a partir de las relaciones de poder. La finalidad de la apropiación no era la posesión. En la práctica nadie podía poseer o detentar un espacio líquido. Sin embargo, la apropiación permitía sentar las bases del juego político entre varias fuerzas con la tentativa de incorporar los espacios oceánicos a la esfera comercial de los reinos ibéricos y hacerlos funcionar de acuerdo a los principios jurídicos y comerciales de los europeos. Hipotéticamente, la apropiación que efectuaron los reinos ibéricos constituyó una tendencia de búsqueda e inversión de ventajas estratégicas en la

competencia mundial del comercio de especias, ya fuera frente al bloqueo musulmán de las rutas terrestres o frente a los intentos de monopolio de otras coronas cristianas.

A lo largo del presente trabajo se emplean más términos que igualmente han sido tomados a préstamo. De la introducción a El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II, escrito por Fernand Braudel cogimos la frase «espacio líquido», y la noción de desplazamiento la manejó en su última entrevista, en respuesta a una pregunta sobre el desplazamiento histórico del centro de la actividad económica del Mediterráneo al Atlántico y de éste quizá a la Cuenca del Pacífico. El término hinterland lo hemos empleado un par de veces porque consideramos que es un término técnico que sintetiza en una sola palabra una idea larga. La palabra geopolítica la empleamos también un par de veces, como noción, para reafirmar la relación espacio poder, dejando de lado sus connotaciones doctrinarias e ideológicas, así como sus pretensiones científicas o pseudocientíficas.

La palabra apropiación indica una acción que puede evocar desde la usurpación o el robo, hasta la atribución o función del espacio. Apropiar es aplicar a una cosa lo que le es propio; apropiar los nombres a los lugares: Cabo de Buena Esperanza, Asia portuguesa. Este trabajo pudo haberse titulado el descubrimiento, el dominio o la jurisdicción de los espacios oceánicos. No fue así, porque estimamos que cada una de estas son formas diferentes de apropiación que comparten un carácter jurídico. Cuando se llegaba a promulgar o ratificar algún descubrimiento, se preparaba una ceremonia para emitir un edicto, ante notario, que diera fe de ese acontecimiento. En el establecimiento del

dominio, era necesario un protocolo para consignar tanto las letras como los gestos y cumplidos de los personajes involucrados. La jurisdicción era el derecho o poder de una persona a juzgar sobre otras en una extensión territorial determinada. En suma, eran actos jurídicos que calificaban la relación espacio poder en términos del Derecho.

Para la elaboración de este ensayo no hubo trabajo de campo, nuestro campo estuvo compuesto por varios documentos, algunos facsimiles de la época considerados históricos y textos de historia que tratan sobre la época. Son documentos de historia que hablan del espacio para analizar el tiempo. De ellos, y sobre todo de los facsimiles, hemos intentado identificar y evidenciar los enunciados y metáforas espaciales, e instalarlas en un cuerpo coherente que describa los diferentes hechos de apropiación y de competencia comercial. Los hechos de apropiación descritos son, básicamente, hechos institucionales, de superficie, que fijan las relaciones de poder dentro de los marcos del Derecho y la política. Los documentos pontificios conocidos como bulas, los tratados, capitulaciones, leyes, instrucciones de navegación, cartas, alocuciones, mapas, fueron hechos institucionales. De las crónicas y de las memorias, que desafortunadamente tuvimos acceso a ellas de manera parcial, hemos establecido asociaciones simples, de los hechos que relatan, con lo que pudiera parecer una acción estratégica. De los documentos cartográficos, hemos intentado describir las posibles representaciones del horizonte geográfico, de la percepción, rutas, accesos y valorar su papel estratégico en las relaciones

de poder y dominio.

Las larguísimas citas textuales que transcribimos pretenden evidenciar precisamente la forma en que se enunciaba la adjudicación de los espacios líquidos y los formulismos con los que se caracterizaba al espacio como un medio estratégico. Independientemente de la elocuencia y persuasión característica de las bulas; de los intereses sectarios para lo que eran escritas las crónicas y memorias, de su veracidad o autenticidad, nuestro método de trabajo apunta hacia la descripción de las relaciones espacio poder, sin reconstruir desde el punto de vista histórico lo que querían decir aquellos documentos. En la Arqueología del saber (1970), Michel Foucault señala que:

respecto del documento: se atribuye como tarea primordial, no el interpretarlo, ni tampoco determinar si es veraz y cuál sea su valor expresivo, sino trabajarlo desde el interior y elaborarlo.

De acuerdo con esto, trataremos de definir en el propio tejido documental las relaciones de las que ya hemos hablado.

Por otra parte, nuestro universo de trabajo no es el de la totalidad de los océanos, más bien corresponde a los escenarios de comercialización de las especias. ¿Por qué las especias? Porque la actividad de intercambio de estas mercaderías en el mundo antiguo tuvo una amplia difusión y dispersión. La comercialización de las especias tenía un carácter extensivo, cuyos flujos llegaron a articular espacios habitados a larga distancia, aún antes del advenimiento del Islam. El eje Oriente-Occidente eran las rutas comerciales terrestres por donde circulaban la seda, las perlas o las piedras preciosas. Las rutas marítimas eran el camino de las especias. El escenario de

comercialización de las especias en el mundo islámico, por ejemplo, se ajusta en estructura a lo que André-Louis Sanguin denomina una «región geoestratégica», es decir, un espacio suficientemente dilatado como para ejercer una influencia de alcances mundiales. Una «región geoestratégica» es la expresión de las interrelaciones de diversas partes del mundo en términos de localización, de dinámica y de inclinación comercial que plasman una relativa homogeneidad cultural. [Sanguin, 1981, 103].

Metodológicamente, la labor con una «región geoestratégica» requiere del empleo de escalas pequeñas, porque una escala pequeña representa grandes dimensiones. Sin embargo, con frecuencia observaremos cómo en ciertos espacios se concentraban los flujos de intercambio, por ejemplo en el Imperio Bizantino que duró hasta 1453; en la costa Malabar e incluso en ciudades como Goa. Asimismo, veremos que ciertos lugares de área más reducida tuvieron una gran significación táctica, como el estrecho de Ormuz o el Mar Rojo. Esto quiere decir que existen diferenciaciones en cuanto a la escala en que deben ser analizados fenómenos de amplia difusión, como la comercialización de las especias, y fenómenos específicos de aquél, como el bloqueo de un estrecho para desviar o concentrar los flujos de intercambio. Para el segundo caso, es necesario reducir la escala y se estará representando lo que André-Louis Sanguin llama una «región geopolítica». [Sanguin, 1981, 103].

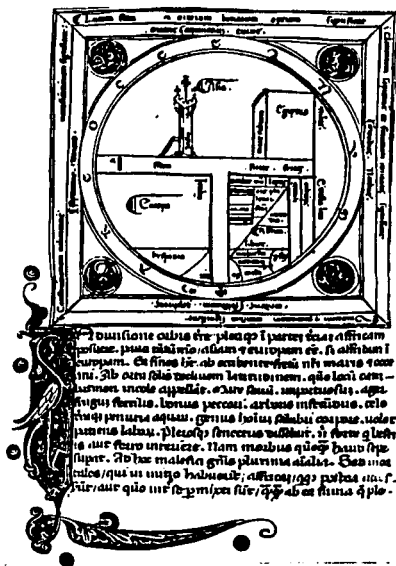
Los artificios cartográficos para representar fenómenos de diferente escala tienen un sentido inverso a lo que Antoine S. Bailly llama la «noción de escala». Generalmente, una «noción de escala» es una expresión o metáfora que se utiliza para

designar algo que implica gran movilización o medios muy poderosos sobre grandes extensiones territoriales. Decimos <<hacer algo a gran escala>> por una ambición panorámica de aprehender el espacio en su totalidad, por encima de nuestras posibilidades sensoriales. En nuestro ensayo empleamos esa expresión para referirnos, por ejemplo, a los mercaderes europeos que hacían comercio a gran escala.

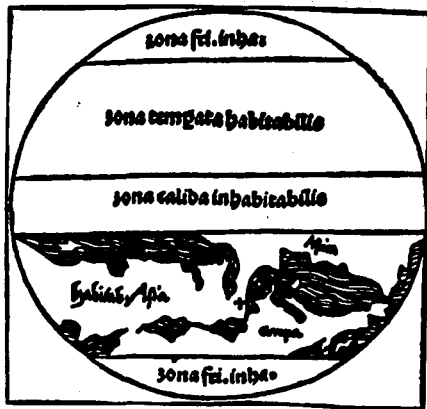
La Geografía escolar pocas veces ha considerado a los espacios oceánicos como objetos o modelos de su estudio. Cuando esto ha ocurrido, se ha abordado el tema como parte de los análisis oceanográficos o de la economía de los recursos naturales. Nuestro propósito consiste en resucitar de los documentos históricos el espacio oceánico e instalarlo dentro de un ensayo que lo presente como un elemento estratégico.

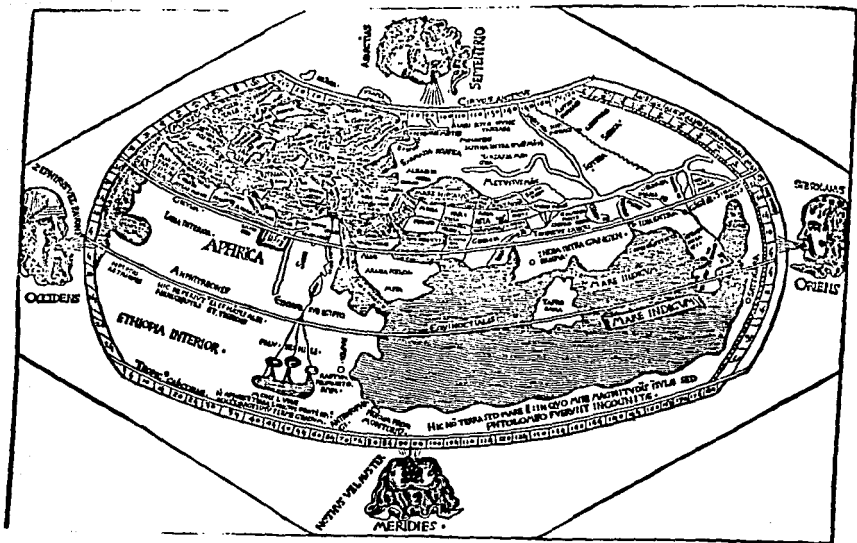
El resultado del trabajo de investigación se organiza en cuatro capítulos, de la siguiente forma: el capítulo uno contiene los presupuestos políticos del rompimiento de los confines cristianos y de la expansión ultramarina. El capítulo dos contiene varios hechos institucionales de la apropiación de las islas, de las márgenes y de los espacios oceánicos considerados como unidad. El capítulo tres contiene descripciones de la función estratégica de los espacios oceánicos. El capítulo cuatro presenta la incorporación o articulación de los espacios oceánicos a la esfera comercial de Europa. Cada capítulo corresponde a un orden cronológico, pero por encima de esa lógica los presentamos como cuadros o gráficos que se sintetizan en un patrón geográfico de apropiación.

LAMINA 1.
 MAPAMUNDI T-D (SIGLO XIV) QUE
 ILUSTR A UNA COLECCION DE
 SALMOS DE LA BIBLIA. (PUBLICO
 BAGROW Y SKELTON, 1964).

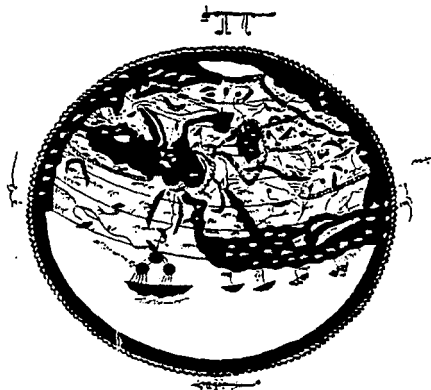


LAMINA 2.
 MAPAMUNDI ZONAL O DE CLIMAS
 DEL OPUSCULUM SPAERICUM
 (1250), DE JOHANNES SACROBOSCO
 MAESTRO DE ASTRONOMIA EN PARIS.
 ADEMAS DE ESTE TIPO DE MAPAS,
 SU LIBRO CONTIENE DEL TIPO T-O.
 ESTA ORIENTADO AL SUR. (PUBLICO
 BAGROW Y SKELTON, 1964).



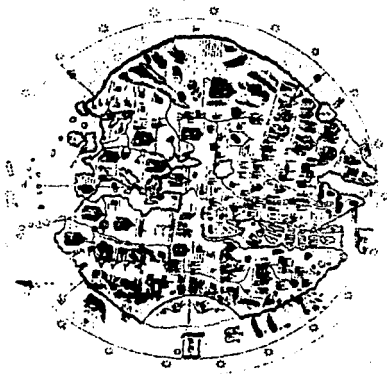


LAMINA 3.
 MAPPAMUNDI PTOLEMAICO (1496). LABRADO EN MADERA COMO PORTADA DE LA
 ENCICLOPEDIA ESCOLASTICA MARGARITA PHILOSOPHICA DE GREGOR REISCH,
 ABAD DEL MONASTERIO CARHUSTIANO. AUN CUANDO SE HACE LA ACOTACION:
 «AQUI NO HAY TIERRA SINO MAR», LA TRADICION DE HACER MAPAS
 ECLESIASTICA MOSTRABA TODAVIA EN ESTA FECHA UN MAR INDICO
 CERRADO. EL HORIZONTE HACIA EL SUR UNICAMENTE ALCANZABA HASTA EL
 TROPICO DE CAPRICORNIO. (PUBLICO BAGROW Y SKELTON, 1964).



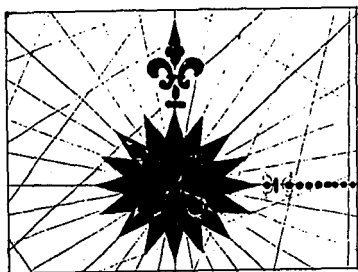
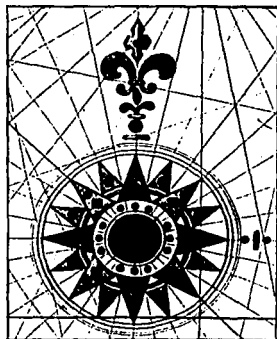
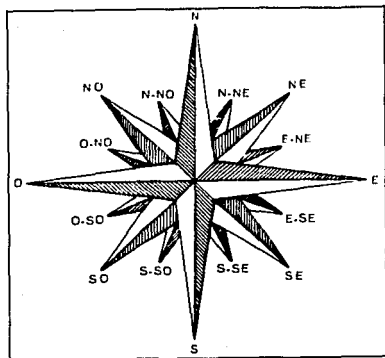
LAMINA 4.
 MAPPAMUNDI ZONAL EN ARABIE
 (1154), DE MUHAMMAD IDRISI,
 QUIEN TRABAJO EN LA CORTE DEL
 REY ROSELDO DE SICILIA. SE
 MUESTRA UN OCEANO O MAR INDICO
 ABIERTO, ACCESIBLE A LA
 NAVEGACION POR EL EXTREMO
 ORIENTE. (PUBLICO
 BAGROW Y SKELTON, 1964).

LAMINA 5.
 MAPAMUNDO CIRCULAR (1436), DEL
 CARTOGRAFO VENEZIANO ANDREA
 BIANCO. FUE AUTOR TAMBIEN DE
 CARTAS PORTULANAS Y ASISTENTE
 DE FRA MAURO EN LA EJECUCION
 DEL MAPAMUNDO DE 1459. LA
 DEFORMIDAD SE DEBE A LA
 NECESIDAD DE AJUSTAR EL MUNDO
 A LA IMAGEN CIRCULAR.
 (PUBLICO DIFFIE, 1977).



LAMINA 6.
 LA TEMPESTAD. MINIATURA ROMANICA
 PERTENECIENTE A UN EVANGELARIO
 REALIZADO EN COLONIA DURANTE EL
 PRIMER CUARTO DEL SIGLO XI.
 ILUSTRA LA ESCENA EVANGELICA DE
 JESUS Y LOS APOSTOLES EN MEDIO
 DE LA TEMPESTAD (MATEO, 8, 23-27).
 ESCENA MUY APRECIADA POR LA
 GENTE DE LA EDAD MEDIA,
 SENSIBLES A LOS PELIGROS DEL MAR
 Y SU SIMBOLISMO. (PUBLICADO
 POR LE GOFF, 1969).





LAMINA 7.
ROSA DE LOS VIENTOS. SIMBOlizABAN LA DIRECCION DE LOS VIENTOS. ERAN LA MARCA DE CADA UNA DE LAS DIRECCIONES QUE UN NAVEGANTE PODIA LEER EN EL ESPACIO OCEANICO Y PODER TRASLADARSE DE UN PUERTO A OTRO. EN LA ANTIGUEDAD SE CONOCIAN DOCE VIENTOS PRINCIPALES. POR LO QUE LOS PRIMEROS COMPASES SE DIVIDIERON EN DOCE PUNTOS DIRECCIONALES. HACIA EL SIGLO XV, SE REDUJERON A OCHO: N, NE, E, SE, S, SW, W, NW. PARA MAYOR PRECISION SE REQUIRIO REPRESENTAR DIECISEIS, TREINTAIDOS Y HASTA CUARENTA VIENTOS. LA SEMEJANZA DE ESTE ELEMENTO CARTOGRAFICO CON LOS PETALOS DE UNA FLOR HIZO QUE LE FUERA ASIGNADO TAL NOMBRE.



LAMINA 8.
EL BARCO DE LOS SIGLOS XV Y XVI. CONSTITUYO UNO DE LOS INSTRUMENTOS DEL PODER DE LAS MONARQUIAS OCCIDENTALES PARA APROPIARSE DE LOS ESPACIOS OCEANICOS. POR ENCIMA DE SU CAPACIDAD DESTRUCTIVA Y PERSUASIVA, LA VERSATILIDAD DE DESPLAZAMIENTO Y SU MISMA PRESENCIA FISICA NOS REVELA UNA DE LAS MULTIPLES FACETAS DE LA TECNOLOGIA AL SERVICIO DE LA TACTICA POLITICA.

LA EXPANSION DE LA CRISTIANIDAD

1. La idea de Cruzada, las maravillas de Oriente y el Preste Juan.

El mundo no está dividido igualmente. De sus tres partes, nuestros enemigos tienen el Asia como su hogar hereditario -una parte del mundo que nuestros antecesores consideraban justificadamente como igual a las otras dos juntas-. Sin embargo, nuestra fe fue allí donde floreció; allí todos los apóstoles, salvo dos, encontraron la muerte. Pero ahora, los cristianos de esta parte, si es que ha quedado alguno allí, extraen una miserable subsistencia del suelo y pagan tributos a nuestros enemigos, esperando de nosotros con callado anhelo la libertad que han perdido. Africa, también, la segunda parte del mundo, ha sido retenida por nuestros enemigos por la fuerza de las armas desde hace más de 200 años, el peligro mayor de todos para la cristianidad a causa de que antiguamente sostenía los espíritus más esclarecidos -hombres cuyas obras guardarán la herrumbre del tiempo de la Sagrada Escritura tanto como la lengua latina superviva-. En tercer lugar está Europa, la región restante del mundo. De esta región, nosotros, los cristianos, habitamos tan sólo una parte, porque ¿quién dará el nombre de cristianos a esos bárbaros que viven en las remotas islas y buscan su vida en el océano helado como si fueran ballenas? Esta pequeña porción del mundo, que es la nuestra, está acosada por belicosos turcos y sarracenos; durante trescientos años han tenido en sus manos España y las islas Baleares, y viven con la esperanza de devorar el resto, [Alocución que el papa Urbano II dirigió al Concilio de Clermont en 1095, cita: Southern, 1955, 70].

Tales eran los síntomas de contracción que el cuerpo geográfico europeo experimentaba durante los últimos años del siglo XI. Situación que fue diagnosticada por la Iglesia justamente en el momento histórico en el que se consolidó como la única estructura política coherente de Europa medieval. La Iglesia logró ser la única organización cuasi universal de un Occidente políticamente fragmentado, por medio de una organización parroquial basada en la diócesis romana, y a través de la predicación de la unidad y de la asociación espiritual.

Las ideas, normas e instituciones de lo político, creadas en este tiempo, estaban imbricadas con los simbolismos religiosos. Se daba una tendencia a la sacralización de lo político. Al mismo tiempo, en las concepciones religiosas tenían considerable papel las representaciones e imágenes políticas, [García-Felayo, 1981, 154-55].

El texto de la alocución del papa Urbano II, nos muestra una forma de interpretación y representación del mundo circunscrita a un campo semántico de las semejanzas y de las signaturas. La semejanza era una noción de orden. Aún cuando Dios había dispuesto la tierra en tres continentes, éstos se relacionaban por una <<conveniencia>> física, por una vecindad o proximidad de lugares. Los bordes de los continentes se tocan, el extremo físico de alguno de ellos traza el inicio de otro. La proximidad de las tierras constituía, para la mirada del hombre medieval, la garantía de la <<conveniencia>> divina y, por lo tanto, de la influencia de un sólo régimen divino común para el mundo. La <<conveniencia>> era una semejanza ligada al espacio, [Foucault, 1968, 26-28].

La semejanza del mundo era articulada por medio del juego de los signos. El hombre occidental medieval sabía que el mundo era semejante porque creía que Dios había dejado en él signos exteriores, visibles por marcas especiales. Dios había dispuesto una división tripartita: Asia, Africa y Europa, poblados respectivamente por cada uno de los hijos de Noé, es decir, por Sem, Cam y Jafet. Un mundo dividido pero habitado por sus semejantes.

Fue a partir de la explicación e interpretación de las
signaturas bíblicas que se hizo corresponder la división
tripartita del mundo con La Santísima Trinidad, por ejemplo, o
con la parábola de las tres medidas de harina:

El reino de los cielos es semejante a la levadura que tomó una
mujer, y escondió en tres medidas de harina, hasta que todo
quedó leudo, ES. Mateo, 13, 331.

Macrobio, en el siglo V, difundió la imagen del mundo tripartita,
en la que los tres continentes formaban una masa de tierra
continua, con muchas islas periféricas, y un gran océano rodeando
todo el conjunto.

Para el papa Urbano II, el problema de ese momento consistía
en que el mundo no estaba dividido igualmente:

nuestros enemigos tienen el Asia..una parte del mundo que
nuestros antecesores consideraban justificadamente como igual a
las otras dos juntas..

refiriéndose al hecho de que las partes de Africa y Asia habían
sido ocupadas por los musulmanes, sometiendo a las diferentes
comunidades cristianas, que antiguamente dominaban aquellos
lugares, a pagar tributo, a convertirse o al aniquilamiento.
Situación, que se concebía como si el orden dado por la
<<conveniencia>> espacial se hubiera roto y los eslabones de la
cadena cristiana, dispersos, reivindicaran sus deseos de
pertenecer nuevamente al reino de Dios aquí en la tierra.

La alocución que Urbano II presentó ante el concilio de
Clermont indica también el momento histórico en el que la Iglesia
asume la dirección de la Guerra Santa, de una bellum justum,
iniciada por los cristianos hispanos trescientos años antes. La
misión que emprendió Urbano II al predicar por toda Europa el
combate de la expansión del Islam, consistió, en cierta medida,

en el intento de una realización del reino de Dios en la tierra, a fin de restaurar el orden "semejanza, conveniencia" originario del mundo quebrantado por el pecado.

Mateo París (1200-1259) monje, historiador y hacedor de mapas, interpretaba la cuestión del acoso militar musulmán como un castigo divino, como un estigma que no se diferenciaba del todo de aquellos castigos que habían sido encarnados por los hunos, vikingos, magiares, o mongoles (tártaros), es decir, por pueblos que venían del norte y en especial de Oriente, y que habían assolado Europa, intermitentemente, en devastadoras incursiones militares.

La influencia de las intermitentes invasiones de pueblos bárbaros e infieles sobre la Cristianidad occidental, tuvo un gran impacto en la forma y contenido de las interpretaciones políticas medievales. Su historia era vista como un flujo de acontecimientos manifiestos que ocultaba en su interior un drama de pecado y redención, que sólo podía ser resuelto más allá del tiempo histórico. Ningún estado terreno podía garantizar eternamente la seguridad de Europa ante los ataques internos y externos, [San Agustín de Hipona, La ciudad de Dios; cita: Miller, 1989, 354-430]. Sin embargo, la iniciativa del papa Urbano de emprender una cruzada antiislámica, tenía que ver fundamentalmente con la consecución de un cambio político; de reemplazar a todo aquél jerarca desobediente u hostil al papa por uno que pudiera ser aliado y protector. La idea de Cruzada es básicamente política y deriva de una circunstancia más terrena, de la inseguridad de la posición papal en Roma. En ese sentido,

incluso un príncipe cristiano contrario a la voluntad del papa o tolerante con los herejes en su territorio, podía ser acusado de herejía y de infidelidad. [Strayer, 1987, IV, 15-18 y 57-61].

La identidad de la Cristiandad se reafirmaba mediante la <<antipatía>> hacia los pueblos invasores de Oriente, pues éstos eran semejantes, por su origen, a las comunidades escatológicas, a la escoria del mundo descrita en el Apocalipsis. Entre estos pueblos no asimilados, el de los mongoles suscitaba uno de los mitos más interesantes. Para los cristianos de Europa central reconocían en aquéllos, a los que llamaban tártaros, a paganos puros y simples. Mateo París escribió:

son seres inhumanos y semejantes a bestias, que más bien deben denominarse monstruos que hombres, que tienen sed de sangre y que la beben, que buscan y devoran la carne de perros e incluso la carne humana. Citado en: Le Goff, 1969, 2131.

La <<antipatía>> mantenía a esos pueblos de Oriente en su aislamiento e impediría la asimilación, contrariamente a la relación de <<simpatía>> que se estableció con los pueblos del norte, los cuales fueron finalmente asimilados. La identidad de los pueblos, el hecho de que pudieran semejarse y aproximarse unos a otros, pero sin entereverlo y conservando su singularidad, era el balance continuo de la <<simpatía>> y la <<antipatía>> que les correspondía. [Foucault, 1968, 32-33].

Todos estos pueblos habían sido rechazados o asimilados de manera aislada, por distintas circunstancias políticas. Pero en el siglo XII, se crean en Europa las condiciones suficientes para que, por vez primera, una institución política poderosa emprendiera la organización y dirección de la Guerra Santa contra los infieles, reuniendo a príncipes, reyes, caballeros y soldados

de varios reinos cristianos bajo una sola bandera, la de la Cruzada.

La primera expedición de Cruzada se dirigió hacia el ombligo del mundo, hacia Jerusalén, la Tierra Santa que había caído bajo dominio musulmán. A partir de 1099, cuando la primera expedición militar de cruzados concluyó con la conquista de Jerusalén, Edesa, Nicea, Tarsos y Antioquía, el horizonte próximo de la Cristianidad --Jerusalén y Bizancio -- cedieron su lugar en importancia a un horizonte distante, en el cual se perfilaba la búsqueda y recuperación del mundo precristiano antes que el propiamente cristiano, a la recuperación del mundo descrito en el Génesis, el Edén o Paraíso Terrenal.

La mirada del hombre occidental se volcó hacia el Oriente, visto como el repositorio de lo maravilloso bíblico. Era una forma de pensamiento que se ordenaba retrospectivamente. Se concebía una <<Edad de Oro>>, que no estaba por delante, sino por detrás, tratando de reencontrarla en un millenium utópico, en una especie de retorno al pasado, [Le Goff, 1986, 14].

Esta noción del paraíso fue producto de un largo proceso de secularización de los saberes eclesiásticos. No se trataba de un punto geográfico cuya localización fuera evidente, se trataba más bien de un horizonte maravilloso que por fe se sabía que existía.

De esta manera, la noción del paraíso irrumpió inusitadamente en la cultura del medioevo occidental a partir del siglo XII. Algunos lo confundieron con unas islas occidentales a las que llamaron islas Afortunadas [9], o con islas del extremo Oriente. En las diferentes representaciones cartográficas de la Baja Edad

Media se le localiza en distintos puntos de Asia. Pero las versiones de viajeros, mercaderes y tratantes, decían que el paraíso se hallaba en la India.

Sin embargo, de la India había igualmente varias versiones. Según Juan Catalani de Severac en su India reconocita había tres Indias: la «Maiori India», la India actual más el Indostán; la «Minori India», el actual sureste de Asia más Indonesia, Catay y Cipango; es decir China y Japón; y una tercera India, la «India Meridiana» equivalente al Africa oriental. [Ballesteros y Baretta, 1947, 119].

Para otros, la India reunía cualquier territorio situado al Este del Nilo, desde Egipto y Abisinia hasta el Catay [Parry, 1991 16]. En suma, India, Asia y Oriente enunciaban un mismo horizonte distante y maravilloso, vinculado a la idea del Edén. Pero la palabra India llegó a ocupar un lugar privilegiado en el campo semántico con el que Occidente identificaba la Fuente o el repositorio de lo maravilloso medieval. [Le Goff, 1986, 18].

La secularización del saber bíblico se convirtió en una tradición que era perfectamente vigente en los años en que Colón realizó sus viajes. En una de las cartas que envió Colón a los Reyes Católicos desde la isla que hoy se conoce como Haití, expresaba:

Grandes indicios son estos del Paraíso Terrenal, porque el sitio es conforme a la opinión de estos santos e somos teólogos, y asimismo las señales son muy conformes, que yo jamás lei ni oí que tanta cantidad de agua dulce fuese así dentro e vicina con la salada; y si de allí del Paraíso no sale, parece aún mayor maravilla, porque no creo que se sepa en el mundo de río tan grande e tan fondo... [cita: Ballesteros 1947, 344].

Se puede apreciar a través de este párrafo que, a fines del

siglo XV, permanecía también vigente la semejanza como forma de interpretación y representación del mundo. Señalaba Colón que el sitio era «conforme a la opinión de estos santos e somos teólogos, y asimismo las señales son muy conformes», se trataba de una forma de similitud conocida como «emulación», por medio de la cual, las cosas y sus propiedades podían imitarse de un lado a otro del mundo sin necesidad de encadenamiento ni proximidad. [Foucault, 1968, 28].

Gracias a la relación de «emulación», el hombre medieval sabía que allá, en el horizonte distante, las maravillas del mundo permanecían abiertas para la visibilidad, y que era posible leer sus signos y representarlas. Fue entonces que, paralelamente a las grandes empresas de Cruzada, se organizaron expediciones a Oriente con el propósito de descubrir sus maravillas.

Algunas de las misiones que lograron regresar a Europa, después de décadas de viajar en Oriente, lograron acumular una serie de confirmaciones y certidumbres, un saber de analogías y comparaciones entre el mundo de extremo Oriente y el mundo de los textos bíblicos. Mateo Paris sorprendentemente indicaba que:

los tártaros son originarios de una gran llanura de arena estéril e inculta. Esta llanura empieza en una cadena de peñascos maravillosos, que forman los confines del mundo por el lado Oriente, y que nadie ha atravesado jamás, según testimonio de los tártaros quienes aseguran que allí se encuentran constreñidos los pueblos de Gog y Magog, los cuales deben venir al llegar el fin del mundo, cuando aparezca el Anticristo para destruirlo todo. [cita: Le Goff, 1969, 213].

Se creyó que los tártaros tenían conocimiento de las Sagradas Escrituras, que estaban dispuestos a convertirse al cristianismo, e incluso que ya lo eran en secreto y que estaban a la expectativa de una oportunidad para declararlo. Esta creencia

estaba apoyada en la evidencia que habían descubierto las misiones papales de Oriente, y que consistía en que las invasiones tártaras habían sometido a varios pueblos musulmanes de Asia Central.

Surgió entonces la esperanza de una alianza con los tártaros. Políticamente, esta alianza era posible ya que, según el canonista Antonio de Florencia, todos los pueblos del mundo podían incluirse en dos grupos: los que integraban el pueblo romano y eran vasallos del pontífice, y los extranjeros que tenían jefes propios. De estos últimos, algunos eran aliados (los griegos), con otros no se tenían relaciones (los judíos), con otros se vivía en paz (los tártaros) y con otros se estaba en guerra (los sarracenos y turcos), [García Gallo, 1947, 125].

Uno de los primeros enviados en representación diplomática a Oriente fue Baldwin de Hainaut, en 1243, caballero que sirvió en la corte de Baldwin II, el emperador latino de Bizancio. El propósito de su misión era la de ganarse de aliados a los mongoles contra el sultán turco de Konva (Asia Menor) que constantemente acosaba el Imperio Latino, [Strayer, 1987, IV, 556].

En 1245, el papa Inocencio IV envió cuatro misiones a Oriente aprovechando la <<pax mongólica>> que reinaba en Asia Central. El propósito era similar, fincar una alianza militar con el Gran Kan para abrir la posibilidad de cercar al Islam por los extremos y al fin destruirlo. Las cuatro misiones enviadas por Inocencio IV se perdieron en el desierto. En 1253, Luis de Francia envió como embajadores ante el Kan al franciscano Guillermo de Rubruck y al dominico Juan de Pian Carpin. Ninguno de ellos logró

entrevistarse con el Kan pero regresaron a Europa dejando testimonio de lo que vieron en Oriente. Alrededor de 1300, la Iglesia envió dos misiones más encargadas al dominico Giovanni de Montecorvino y al franciscano Odorico de Pordedone, las cuales consiguieron la formación, aunque efímera, de pequeñas comunidades cristianas asiáticas, pero ninguna logró la alianza con el Imperio mongol.

La posibilidad de la alianza militar para cercar al Islam se convirtió en una firme esperanza del mundo cristiano durante la baja Edad Media. Dicha esperanza se fue acomodando a nuevos y diferentes personajes que habitaban el distante horizonte oriental. Uno de los personajes más carismáticos y cuya presencia se hizo sentir todavía en el siglo XVI, fue el misterioso soberano conocido como Preste Juan. En el año 1112, se dice que apareció en Roma un emisario del Preste Juan quien portaba algunos regalos para el papa y una descripción detallada de su reino. Hacia 1145 Otto de Freising publicó la crónica del Preste Juan en la Monumenta Germaniae Historica, diciendo que era un soberano cristiano y al mismo tiempo padre (presbítero), descendiente de los Reyes Magos. Poseía grandes y maravillosas riquezas, además de un poderoso ejército con el cual había vencido a los califas persas. Profesaba el nestorianismo. (doctrina religiosa cristiana que reconocía en Jesucristo sólo dos personas, el Padre y el Hijo) y gobernaba un país al Oriente, en el cual abundaban los mejores bienes del hombre, simbolizados por la miel, la leche y la pimienta.

A partir de 1165 comenzó a circular por toda Europa una carta

en latín del Preste Juan dirigida al emperador Manuel de Bizancio. A juzgar por el número de manuscritos que se conservan de esta carta, debió circular mucho. La leyenda del Preste Juan constituye una expresión del mito de una tierra paradisiaca colocada, no al fin de los tiempos, sino en algún lugar de la tierra, y se corresponde con la tesis agustiniana de la venida de un Redentor emperador que habrá de salvar al género humano. [Miller, 1989, 413-25; Manuel y Manuel, 1984, vol.1; García-Pelayo, 1981, 2101.

A través del juego de las <<semejanzas>>, el pensamiento medieval asociaba e identificaba este mito con los frecuentes ataques a los reinos paganos e islámicos en toda Asia por parte de los emperadores mongoles: lo que explica, en parte, las repetidas tentativas occidentales de entrar en relación con ellos, [De Oliveira, 1983, 154].

En el siglo XIV, la cosmografía analógica medieval trasladó de Asia al noreste de la actual África el reino del Preste Juan. Su reino se situaba entonces muy próximo al río Nilo, de hecho el Nilo lo limitaba. Esta tierra era conocida con el nombre de Abisinia o Etiopía, la cual formaba parte de la India, de acuerdo a las versiones medievales (10).

Los conocimientos geográficos del siglo XV, mostraban una profusa mezcla inestable de saberes adquiridos por la acumulación de experiencias, de nociones derivadas de prácticas mágicas y de toda una herencia cultural redescubierta en los textos antiguos. En este caldo se fundían y confundían diversas tradiciones e informaciones relativas a tres distintos núcleos de

cristianos y a varias entidades políticas: el reino cristiano monoteísta de Abisinia o Aksum; las comunidades cristiano nestorianas de Asia Central, y los grupos nestorianos diseminados por la India.

El camino de la certidumbre y la confirmación de <semejanzas>, fue ligando el reino del Preste Juan al horizonte maravilloso de la India y se multiplicaron las analogías con respecto a la tierra de donde provenían las especias. Por <<analogía>> se pensaba que la tierra de Abisinia era el umbral de la fuente de la pimienta y de todas las demás especias de profundo olor y sabor, cuyas virtudes se emparentaban con la vida de los hombres generosos.

De todas las cosas buenas en el mundo, las especias eran de las más preciadas. A partir de la segunda mitad del siglo XV, la búsqueda de la fuente de las especias colmaría el horizonte distante hacia el Oriente. La adquisición de especias para Europa se realizaba en las ferias de Levante (Siria, Egipto, el Mar Negro, Bizancio o Constantinopla (10)) de allí se embarcaban para los principales puertos europeos. De estos contactos en Levante los cristianos sabían que las especias venían de algún lugar no especificado en la India. En la Practica de la Mercatura, de Francesco Balducci Pegolotti, se listan alrededor de 300, casi todos productos primarios. Según Pegolotti, en este elenco figuraban el cobre, el algodón en rama, la seda, colorantes, gomas y resinas. De las más buscadas eran las drogas medicinales, cosméticos o perfumes y las que se usaban para condimentar y preservar los alimentos. La importancia de este último grupo radicaba en que se empleaban para adobar la carne de mucho ganado que cada otoño era sacrificado. De esta forma se conservaba más o

menos fresca durante el invierno. Más que por sus propiedades condimentarias, las especias de este grupo servían para mantener el abasto de carne durante el duro invierno europeo. Muy pocas especias de este tipo podían cultivarse en Europa. El azúcar, que en un principio se importaba de Levante, a fines de la Edad Media se había extendido su cultivo a las islas del Mediterráneo (Creta, Chipre, Sicilia) y el sureste de la península ibérica. El azafrán fue otro condimento de uso muy generalizado que, al interrumpirse los suministros de Levante, comenzó a cultivarse en España e Italia. Sin embargo, los condimentos y preservantes más valiosos, como la pimienta, el clavo, la nuez moscada y la macis se cultivaban únicamente en los trópicos y todos los intentos por transplantarlos a Europa fueron frustrantes. Algunos tipos de pimienta, como la roja, crecían en algunas partes de Africa, pero las pimientas blanca y negra sólo se encontraban en la India y el archipiélago malayo; la canela era un producto casi exclusivo de Ceilán; las nueces moscadas y la macis se cultivaban principalmente en las islas de Banda; el clavo crecía únicamente en unas cuantas islas pequeñas del grupo de las Molucas (VIII). El clavo era la más escasa de todas las especias, seguramente por lo poco accesible que eran las Molucas para los mercaderes de China y de la actual Indonesia. Sus propiedades la hacían uno de los profilácticos europeos contra la peste.

Si bien las especias constituían parte de la esfera del intercambio, antes que eso eran signos, simbolizaban virtudes, bienestar y riqueza; por tanto simbolizaban poder. Formaban parte de un elenco más o menos indefinido de cosas ricas, de sustancias

no todas ellas exóticas, ni todas ellas comestibles, tampoco todas eran raras y costosas. En el siglo XV, dos imperativos se presentaron ante los reinos que emprendieron viajes de descubrimiento: uno era el dominio de las islas y tierra firme: otro fue ganar el trato de especias y descubrir oro o piedras preciosas. Tomemos como ejemplo la forma de enunciar las especias en una de las Capitulaciones de descubrimiento y rescate que emitió la corona española a propósito de uno de los viajes de Colón. En la Capitulación de Santa Fe de abril de 1492, la corona reclamaba su parte sobre:

monstruos e serpientes e otros cualesquier animales; e pescados e aves; e especiería e droguería; e otra cualesquier cosas..[CDIA, XXXVIII, 432].

En otra se indicaba que:

de todas e qualesquiere mercaderías, siquiera sean las piedras preciosas, oro, plata, especiería e otra cualesquier cosas e mercaderías, [CDIAG, XVII, 572-74].

La interpretación del mundo a partir del desciframiento de las semejanzas, abría un campo casi infinito de relaciones entre cosas, lugares y propiedades, desde las relaciones más evidentes y grotescas hasta las más sutiles y ocultas.

La propiedad natural de la especias para conservar la carne, para curar algunas enfermedades o para convertir la comida en un manjar, era concebida como una virtud divina. Crolius en su Tractatus novus de signaturis rarum internis decía de ellas que:

a la sombra e imagen de Dios que ellas portan o a la virtud interna que les ha sido conferida por el cielo como un don natural.

Las plantas especieras eran intermediarias del hombre para poder alcanzar el cielo. Crolius señalaba que:

Las estrellas son la matriz de todas las hierbas de la tierra y cada estrella del cielo es sólo la prefiguración espiritual de una hierba, tal como la representan, de tal manera que cada hierba o planta es una estrella terrestre que mira al cielo..las plantas y las hierbas celestes se vuelven hacia el lado de la tierra y miran a las hierbas que han procreado, insuflándoles alguna virtud particular, cita: Foucault, 1966.291.

Se tenía la certidumbre que el Nilo era uno de los cuatro ríos que cruzaban por el paraíso, de ahí que la India y la tierra de los etíopes fueran considerados el umbral del Edén. Las virtuosas propiedades de las especias que de allí venían, eran el signo de esa certidumbre.

A partir del siglo XII se dan también algunos intentos furtivos por sondear las maravillas de Oriente protagonizados por individuos que estaban fuera del orden eclesiástico y cuyo interés primordial no era la recuperación material y espiritual de las tierras dominadas por infieles o paganos. Los mercaderes constituyeron un estamento muy dinámico que por intereses comerciales, se aventuraron, arriesgando su propia fortuna, hacia la India en busca de la fuente de especias.

No por esto debe entenderse que había un total divorcio con las maneras de interpretar el mundo por parte de la Iglesia, los reyes o los mercaderes. La <<semejanza>> operaba como una matriz intelectual que permeaba todos los dominios de actividad del hombre medieval. No sólo la política sino también el comercio se veía influido por esta forma de representación.

En los relatos de Marco Polo hay referencias explícitas a la Especiería; del Mar de Cin (Mar de China) cuenta:

Y os digo que en ellas no crece ningún árbol que no tenga grande y buen perfume tales como la pimienta que es blanca como la nieve y también la negra en gran cantidad;

de la isla de Java dicen:

Hay pimienta, nuez moscada, almizcle, espliego y toda clase de especias apreciadas. A ella llegan numerosas naves y los mercaderes sacan gran provecho de sus productos. Hay tantos tesoros aquí que no se podrían contar;

de la isla de Malavir:

Aquí se hace gran comercio de todo, particularmente de especias, que abundan mucho;

de la isla de Java la Menor:

Hay en ella grandísima abundancia de tesoros y todas las especias raras... Sabed que como los mercaderes sarracenos frecuentan este reino con sus naves, han convertido a la religión de Mahoma a los habitantes;

de los habitantes del reino de Basman dice que:

están bajo la soberanía del Gran Khan, pero no le pagan tributo, porque debido a la gran distancia, las gentes del Gran Khan no pueden ir a cobrarlos, [Polo, 1957, 170-184].

Todas las cosas, lugares y propiedades podían ordenarse a partir de la apelación a un sentido: el de la vista, y a partir de una serie de metáforas y símbolos visuales. Mediante la palabra maravilla, de la raíz mir (mirar, mirari), tendíase a enunciar todo un horizonte distante cuya función en Europa era la de compensar una vida marcada por el hambre, enfermedades o pestes, por guerras, así como por la trivialidad y regularidad cotidianas, [Le Goff, 1986, 9 - 16]. En esas precarias condiciones de vida, la imaginación se confortaba con los horizontes dorados heredados por la antigüedad clásica como el Aurea Chersoneso descrito en la Geografía de Ptolomeo en el siglo II.

A partir del siglo XIII circularon por toda Europa relatos de las maravillas de Oriente que gozaron de gran aceptación en los círculos intelectuales. El Libro de las maravillas del mundo y del viaje de la Tierra Santa de Jerusalén y de todas las

provincias y ciudades de las Indias y de todos los hombres monstruos que hay por el mundo de Juan de Mendeville, quien partió en 1332 y regresó 34 años después o el libro conocido como Mirabilia descripta de Jourdain Catalani de Severac cumplieron una función político compensatoria.

2. El dominio político.

Una de las principales características del costoso movimiento de Cruzada, iniciada por el papa Urbano II, consistió en la forma de recompensar a sus participantes. Además de los beneficios espirituales que podían recibir de la Iglesia, la Cruzada daba a sus participantes una posición jurídica concreta, a través de la apropiación de las tierras que conquistaran.

En la alocución que dirigió al concilio de Clermont, Urbano II decía de Europa que estaba «acosada por belicosos turcos y sarracenos: durante trescientos años han tenido en sus manos España y las islas Baleares, y viven con la esperanza de devorar el resto». En cierto sentido, el papa convocaba al resto de la Cristianidad a emular la actitud de resistencia de España y reconocía el movimiento de Reconquista como el inspirador de su idea de Cruzada.

Los musulmanes desembarcaron en España con objetos de conquista en 711. Doce años más tarde, prácticamente toda la península se hallaba subyugada por el Islam. La Reconquista cristiana no comenzó hasta mediados del siglo VIII. Antes del siglo XII, el carácter de la reconquista ibérica no tenía nada que ver con un proyecto militar que contemplara a la Cristianidad

en su conjunto. En su inicio fue una lucha de supervivencia local, sin motivación religiosa o política a gran escala.

En un principio, los motivos de la Cruzada no tuvieron mucho eco entre los hispanos. Cuatro siglos de lucha entre el Islam y la Cristianidad por una frontera común, había aproximado a musulmanes y cristianos ibéricos. Sus obligadas relaciones comerciales se sumaban a frecuentes alianzas políticas y a contratos de tipo personal. Había tolerancia y respeto, basados más que nada en la necesidad de coexistir. Desde una perspectiva local, el conflicto Islam-Cristianidad con el que la Santa Sede diagnosticaba el mundo, con frecuencia se diluía.

Esta situación fue cambiando gradualmente. El fanatismo religioso de los grupos musulmanes e hispanos provocó el derrumbamiento de las buenas relaciones y de la tolerancia. En 1031, las pugnas internas provocaron la caída del califato de Córdoba y la división del Al-Ándaluz en reinos independientes y rivales. Desapareció la posibilidad de una poderosa monarquía independiente entre los musulmanes españoles, por lo que la balanza de poder dejó de inclinarse hacia ellos y empezó a favorecer a los cristianos.

El fin de los dominios musulmanes comenzó a ser mirado con buenos ojos. Por medio de la reconquista, los cristianos se convertían en señores. La coexistencia antigua cedió su lugar a mayores persecuciones y a una cierta prisa por terminar la reconquista. Las voces extranjeras que exhortaban a la guerra y el odio fueron apoyadas por armas altamente eficaces, tales como indulgencias espirituales y concesiones temporales de diezmos y

otras rentas concedidos por el papado [De Oliveira, 1963, 89].

Todos los medios políticos que la Iglesia implementó para impulsar el sentimiento de Cruzada servían a los reves hispanos en su propósito primordial de poner más tierras bajo su dominio. La bula Cupientes Chriticolae del papa Gregorio IX de 1234, dirigida a los cristianos de Portugal, dice:

..se alegra nuestro Señor..porque prosiguiendo su causa en tierras de España, ahuyentó y ahuyenta a los sarracenos de la presencia de los fieles para que se amplie el culto del nombre divino y los pueblos reciban la semente de la Iglesia y habiten las ciudades desiertas..A toda la cristianidad de Portugal, ruega, advierte y exhorta nuestro Señor..secunden aquella obra con su ayuda, y que por esto y otros buenos hechos que por inspiración del Señor practicaren, merecerán una gracia y gloria incomparable. [Silva Marques, 1944].

La influencia externa aceleró el proceso de reconquista, cuyo carácter político se basaba en la expansión de dominio como forma de apropiación de los espacios territoriales recuperados del poder musulmán. La creación en España de órdenes religiosas y militares, con propósitos similares a las que se crearon en Siria y Palestina, contribuyó a fortalecer el ideal y los objetivos de la cruzada. Predicaban el combate de infieles o la evangelización en tierras de infieles, según fuera el caso.

La predicación iba acompañada generalmente por las armas y se hacía coextensiva al radio de acción de la Iglesia como a la apropiación de bienes de infieles, de entre los cuales las tierras eran lo más apreciado, ya fueran reinos, comarcas, provincias o villas. La territorialidad de la Cristianidad se constituía generalmente a partir del enfrentamiento militar, extrajudicial o judicial y era el vehículo para la concentración de la riqueza. La Iglesia autorizaba e incluso financiaba

campañas de conquista dentro o fuera de las fronteras de la Europa cristiana y, por lo tanto, se hacía acreedora a compartir los beneficios si la campaña resultaba exitosa.

La apropiación se consolidaba mediante una fórmula jurídica concreta que era el dominium (señorío), y el conquistador se convertía, por tanto, en dominus (señor, amo, dueño de casa). Las posibilidades de enriquecimiento por medio de la guerra de reconquista provocaron la aparición de una gran cantidad de dominus o señores, que encabezaban la reincorporación de amplias extensiones territoriales a los reinos cristianos (al igual que en Francia medieval, en España señorío quería decir lo mismo que feudo). Se llamaba dominio a la propiedad rural, más o menos extensa, de una persona. He aquí el primer carácter del señorío: solariego, de posesión del suelo, dueño del territorio.

Todos los reyes españoles se consideraban herederos legítimos y descendientes de los antiguos monarcas visigodos: en consecuencia se apropiaban de toda la tierra que podían arrebatarse al infiel como conquista. La guerra permanente se tenía por justa hasta que fuese alcanzado totalmente ese objetivo. Articulándose posteriormente con el aspecto religioso, la reconquista era vista también como una cuestión de herencia.

El señor hispano del alto medievo, encarnaba el poder de mando ejercido por el antiguo jefe visigodo sobre su clan o grupo de guerreros. Se trataba, pues, de una transformación del concepto de poder como autoridad, según la entendían las sociedades célticas y visigodas durante la época de las invasiones. La conquista y posesión de un dominio proporcionaba al jefe el derecho de bando (ban, bannus). En virtud de ese derecho el amo

ordenaba, obligaba, castigaba y premiaba en su grupo. El señor era un jefe que exigía obediencia a sujetos vinculados a su persona por lazos personales y dependencias territoriales. Este es el segundo carácter del señorío: organismo de comando, de coerción, de imposición y de castigo. El señorío era el fundamento de la autoridad regia. La concepción de las prerrogativas reales era absoluta y tiránica.

El señorío fue la expresión territorial de la idea política de dominium, la cual consistía, básicamente, en crear un espacio territorial y demarcarlo para el ejercicio personal del poder soberano. Un poder que era a la vez propiedad y autoridad. En ambas circunstancias, se daba por sentado que el ejercicio del poder era legal, es decir, que existía un derecho a su ejercicio.

El carácter legal del dominium, como forma de apropiación, derivaba de los principios del Derecho germánico y latino. Lo político era entendido como gobierno, que estaba en relación con el concepto romano de poner bajo ley -iudicere (jurisdicción)-. Todo lo que tendemos a denominar político se expresó, a lo largo de la Edad Media, dentro de los términos de la ley. Según Agustín de Hipona, Dios daba sus leyes a la humanidad por medio de los reyes. Tomás de Aquino decía que:

según la naturaleza, el rey ocupa en su reino el lugar que el alma ocupa en el cuerpo y Dios en el mundo. el hombre es un animal sociable por naturaleza que vive en comunidad, la semejanza con el régimen divino se encuentra en él no sólo en cuanto a que la razón rija las demás partes del hombre, sino también en cuanto a que la sociedad es regida por la razón de un sólo hombre, cosa que pertenece en especial a la tarea del rey. De esta semejanza se desprende su modo de gobierno, pues así como Dios atribuye a cada cosa un orden, una operación propia y un lugar, así también debe obrar el rey en su reino con sus súbditos. [Aquino, 1989, 64-65].

Cualquier forma de poder que se diera más abajo provenía de arriba. Era Dios quien designaba un representante sobre la tierra al que delegaba poder.

El derecho al dominio o al señorío y, por tanto, el derecho a gobernar, podía obtenerse sólo a través de la gracia divina, que era operativa por medio de los sacramentos, principalmente a través del bautismo. Ese motivo religioso que alimentó, por influencia externa a la guerra de reconquista, se interpretaba también como un reclamo legal a la usurpación del poder que los infieles habían infringido sobre un dominium que, por derecho divino, sólo a los cristianos les correspondía.

Mediante el exitoso avance de la reconquista y la reincorporación de dominium, empezó a destacar más el aspecto de autoridad, de gobierno o jurisdicción que los altos sectores señoriales ejercían sobre los territorios recuperados. Adquirió gran importancia el tipo de señorío establecido sobre territorios de nueva colonización, en los que el señor era simultáneamente repoblador. En la España medieval, el señorío jurisdiccional se caracterizaría por la superposición de dominio e inmunidad, es decir, de concesiones graciosas, de exención; la inmunidad consistía en prohibir la entrada a los servidores (funcionarios) reales en ese coto, o la inexistencia de impuestos para la corona.

La inmunidad fue el resultado del acaparamiento de las prerrogativas regias suplementarias a la tierra, por parte de los potentados locales. La inmunidad convertía al señorío en un territorio privilegiado o coto. Posteriormente, tal inmunidad se formularía de la siguiente manera:

se concede el dominio y señorío...con todo fuero y derecho, según la potestad real corresponde. [Carlé,1984,35].

El rey, para poder gobernar el reino necesitaba de la colaboración de sus súbditos. De esa manera concedía, daba inmunidad, dispensaba su potestad a otro hombre circunscrito a un coto. El poder feudal se ejercía sobre los hombres en la medida en la que pertenecían a cierta tierra.

La inscripción geográfica es un medio de ejercicio de poder equivalente a una localización, [Foucault,1980,130].

Los inmunistas así favorecidos gozaban en sus tierras del poder público: prestaciones de tipo militar y paramilitar, como vigilancia, mantenimiento de castillos; derechos a cobrar impuestos que gravaban las transacciones o la circulación de mercancías, peajes o portazgos; la potestad judicial, multas, confiscación de bienes; la jurisdicción civil y criminal.

En agradecimiento, ese hombre prometía al rey fidelidad, homenaje y tributo. La condición jurídica del agraciado era de dependencia con respecto a la voz y mandato del soberano. Su obligación era la de obedecer las órdenes del rey, tratárase de servicios militares, de prestación de impuestos, de ofrecer consejo al monarca o de cualquier función que él encomendaba. Tal como se venera a los santos en relación con las ventajas obtenidas mediante su intervención, del mismo modo, el rey era obedecido en la medida de las regalías que distribuía -tierras, funciones y rentas-, o del temor que inspiraba.

Sometido a esas obligaciones, ese agente ejercía, por su parte, una dominación, un señorío sobre la gente y las tierras que había recibido. Obtenía el derecho de conceder, a su vez, parte de su señorío y de exigir deberes semejantes a los que le fueron

impuestos por su superior. si las dimensiones eran las de un condado o una castellanía. Los agentes del rey eran servidores antes que funcionarios y el rango que detentaban dependía del los altibajos del favor real. Con frecuencia los protagonistas de esos episodios eran los poderosos de ese mundo; pero también podían serlo modestos señores y vasallos pobres.

Se trataba de un procedimiento de descargo y dispensa del gobierno para poner bajo ley un espacio territorial en constante expansión. El fenómeno que caracterizó la expansión de la territorialidad cristiana ibérica, en el periodo comprendido entre el siglo XII y XV, fue la diseminación de los poderes jurisdiccionales entre los agentes locales de la monarquía. La jurisdicción articuló una extensa red de subordinaciones que entrelazó hombres, tierras y poderes.

La transformación del antiguo Derecho germánico y latino permitió la creación de un método de gestión administrativa de los bienes de que se apropiaban los reyes y la Iglesia. El fin era levantar un inventario de los bienes que se hallaban en los dominios conquistados, como castillos, bosques, tierras de cultivo, ríos, lagos, gente y animales. Dicho método de gestión administrativa también servía para ejercer un estricto control sobre el estado de cosas imperante en los lugares conquistados, como problemas de derecho, poder o cuestiones de impuestos, costumbres o propiedad.

El señorío desempeñó una función de organización y control en una sociedad militar, dada la misión principal que les fue encomendada a los vasallos; y una sociedad rural por la

naturaleza de sus bienes y los medios que hacían posible el uso de la tierra y la explotación del trabajo campesino.

A lo largo de la reconquista se produjeron dos tipos de acciones bélicas bien diferenciadas: la operaciones de razzia y las de conquista efectivas. Muchas veces, los monarcas cristianos penetraban en territorio musulmán con el propósito de saquear, destruir y aprisionar, pero sin ningún designio de apropiarse de tierras. Era raro que esas acciones duraran más de una temporada del año, y con frecuencia eran más breves, porque los soldados tenían que volver a sus casas para cosechar o vendimiar.

Al norte de Portugal, gran parte de las tierras ocupadas lo fueron en forma de toma de posesión a mano armada, puesto que la simple ocupación estaba aceptada como uno de los más legítimos títulos de propiedad. Al sur del territorio portugués, sin embargo, tales actos fueron bastante más raros. La reconquista fue ahí un movimiento organizado y centralizado. Las pequeñas propiedades eran sustituidas por unidades mayores y por latifundios. La autoridad real dejó de reconocer apropiaciones de tierra desmesuradas, a menos que ella misma las concediese bajo el carácter de donaciones gratuitas.

El señorío no sólo fue parte del sistema jurídico, organismo de comando y administración. La misma época experimentó una expansión agrícola, cuando las tierras roturadas se cubrieron de cosechas, se multiplicaron las plantaciones de viñedos y se comenzaron a comercializar los productos agrícolas. El señorío jurisdiccional fue el instrumento por medio del cual los primeros excedentes de una sociedad rural fueron confiscados por la clase

dominante. Era también un medio que disponía un dueño para apropiarse de los beneficios del trabajo que realizaban los hombres sometidos a su dominio.

La mayoría de los pobres buscaban seguridad y alimento bajo la esfera de jurisdicción de los señores. La mayoría de los solicitantes perdía su independencia aunque conservaba la libertad al encomendarse a la potestad ajena:

Siendo perfectamente conocido por todos que carezco de alimento y vestimenta, solicito de vuestra piedad poder entregarme o encomendarme a vuestro patrocinio. [cita: Boutruche, 1973, 1371.

Los reyes reservaban para si mismos, o para sus protegidos, la parte principal de las nuevas conquistas. Nunca se concedió ningún centro urbano importante a las órdenes religioso militares. Todos los poblados fueron organizados en consejos, pero el sistema de impuestos y de administración superior, así como una vasta proporción de hornos, casas, lagares, y otros medios de producción pertenecían al monarca. [Bonassie, 1983, 30-33, 201-206; Boutruche, 1973, I, 9-11, 103-130; II, 28-110; Carlé, 1984, 51-58; Lomax, 1984, 15; Pérez-Prendes, 1974, 16-18; Runcinman, 1973, cap.6; Ullman, 1983, 45-60].

3. El dominio de las islas y el mar Océano.

El 3 de junio de 1091, mediante la bula Cum universae insulae, el papa Urbano II se dirigió al abate Ambrosio, del monasterio de San Bartolomé, en las islas Lipari -archipiélago situado frente a Sicilia, y que recientemente habían sido reconquistadas del poder musulmán - para poner al monasterio bajo

la especial protección de la Sede Apostólica, prohibiendo bajo pena de excomunión que fuera molestado en sus posesiones territoriales, declarando que:

todas las islas pertenecen a la égida del derecho público de acuerdo a las Institutas; y como consta especialmente también en la Donación del piadoso emperador Constantino, a saber, que todas las islas occidentales han sido colocadas bajo el derecho especial de San Pedro y sus sucesores, [cita: Weimann, 1949, 381].

Las Institutas consistían en un compendio del Derecho civil romano redactado por orden de Justiniano en 529, el cual fue hábilmente articulado por Urbano II al testimonio <<milagroso>> conocido como Donación de Constantino.

En la Donación de Constantino, falso documento elaborado a fines del siglo VIII por la curia de Roma, se decía que el emperador Constantino había concedido al papa Silvestre y a los sucesores de éste, una larga serie de privilegios, potestades e insignias, en las que se incluía la soberanía sobre la parte occidental del Imperio romano. Se establecía, más allá de toda duda la legalidad de la pretensión papal a Italia central y las provincias romanas occidentales. Indicaba que Constantino, en su propia conversión al cristianismo a comienzos del siglo IV, había entregado el Imperio al papa para que lo gobernara, reconociendo el predominio espiritual de la Iglesia ya explícito en su conversión. Una vez que el emperador Constantino abdicó de tal forma al Imperio occidental, se trasladó a Bizancio (Constantinopla).

El relato del documento se basaba en un acontecimiento <<milagroso>> que ocurrió cuando el emperador Constantino fue curado de lepra por el papa Silvestre. En señal de agradecimiento el emperador aceptó ser bautizado y abdicó el gobierno de Roma en

el papa. Cualquiera que asumiera el gobierno del antiguo Imperio de Roma podía reclamar la autoridad universal de los Césares. [Miller, 1989, 95].

Durante la Edad Media, la utilización política del milagro se situó en el nivel de los orígenes míticos, del linaje y de la monarquía. El milagro era lo sobrenatural propiamente cristiano, un elemento bastante restringido de lo maravilloso medieval. Una de las características de lo maravilloso medieval era el hecho de ser producido por fuerzas o seres sobrenaturales, de origen múltiple. Contrariamente, en el milagro sólo existe un autor, un único autor que es Dios. El milagro dependía del arbitrio de Dios, era el correlato oficial de lo maravilloso. [Le Goff, 1986 15].

Según la bula de Urbano II, Constantino formuló la concesión en la siguiente forma:

concedemos...al bienaventurado Silvestre la ciudad de Roma, así como todas las provincias, localidades y ciudades de Italia y de las regiones occidentales para ser tenidas por él y sus sucesores bajo su poder y bajo su tutela... remitiéndolas, de acuerdo con esta constitución, para siempre y de derecho a la Iglesia romana. [cita:Weckman, 1949, 232].

El emperador Constantino había concedido las <<regiones occidentales>> del Imperio al papa Silvestre y a sus sucesores, ésta es la parte medular del documento. Sin embargo, en la Donación de Constantino se enumeran, secundariamente, varios dominios imperiales, situados en diferentes regiones: Judea, Grecia, Africa, Italia, Thracia, e islas (vel diversis insulis) [Wekmann, 1949, 50]. Urbano II tomó esta última parte y justificó su doctrina, la Doctrina omni insular, puesto que lo recuperado eran, precisamente, islas.

Las islas del Mediterráneo eran especialmente vulnerables a la expansión del Islam, ya que se situaban en la frontera marítima del mundo fiel y del infiel, entre Europa y el norte de África. Esta condición insular de la frontera cristiana inclinó la política eclesiástica hacia la consideración de poner bajo jurisdicción papal a todas las islas occidentales.

La Doctrina omni insular permaneció a lo largo de la alta Edad Media y su papel era el de normar jurídicamente la apropiación de los espacios insulares. Se aplicó tanto para la apropiación de las islas del norte de Europa como para las del Mediterráneo. [Weckmann, 1949, 58].

Durante este periodo la doctrina se enriqueció con ciertas tendencias políticas relacionadas con la soberanía de los mares y sus islas. A partir de la creciente actividad marítima a gran escala en el Báltico y el Mediterráneo se preparó algo de lo que conocemos como jurisdicción marítima.

La hegemonía de la iglesia sobre gran cantidad de territorios insulares limitaba los alcances expansionistas de las diferentes coronas europeas. Los juristas protegidos por los soberanos argumentaban que el mar debería ser considerado como la provincia particular de la jurisdicción imperial. Sostenían el argumento de que la circunscripción de una ciudad marítima comprendía una cierta extensión de mar vecino. En el tratado jurídico Le Mirror de Justices, se decía que la jurisdicción del rey de Inglaterra (Eduardo II) debería alcanzar hasta una línea marítima, trazada a mitad del camino, entre las costas inglesas y las costas vecinas, [Weckmann, 1949, III]. El jurista

Johannes Griffander llamó al emperador dominus maris, (Idea, 85). El jurista Bartolo, colocaba bajo la jurisdicción del emperador a «las islas del mar» es decir, a todas aquellas islas que se encontraban situadas a una distancia mayor de cien millas de la costa [cien millas son en la época el equivalente de 147 kilómetros]. Si las islas se situaban a una distancia menor de la establecida, deberían ser consideradas parte de la esfera jurisdiccional de la provincia más cercana. Si la distancia era mayor, las islas deberían ser reservadas, según Bartolo, a la esfera de jurisdicción imperial. La jurisdicción fue en la alta Edad Media, la función primordial de la soberanía.

Estas posiciones juristas en relación a los derechos del Emperador sobre el mar y sus islas, constituyeron la contrapartida de los soberanos a la Doctrina omni insular de los papas. Se basaban no en una crítica o cuestionamiento a la autenticidad de la Donación de Constantino, sino en una interpretación diferente de dicho documento. En él se lee que es el emperador Constantino el que concede dominio al papa «concedamos al bienaventurado Silvestre», lo que se podía interpretar como un gesto piadoso del emperador sobre el santo papa.

Esta disputa tuvo sus altibajos, pero se intensificó durante el período de la querrela de las Investiduras, la lucha entre los papas y los emperadores germánicos con motivo de la colocación de los títulos eclesiásticos. La cuestión en litigio era si existía una división claramente definida de autoridad entre los gobernantes espirituales (papado) y los temporales (reino); una división de de las jurisdicciones y el dominium entre las dos

instituciones vigentes de la Iglesia y la Monarquía, (Miller, 1989, 235).

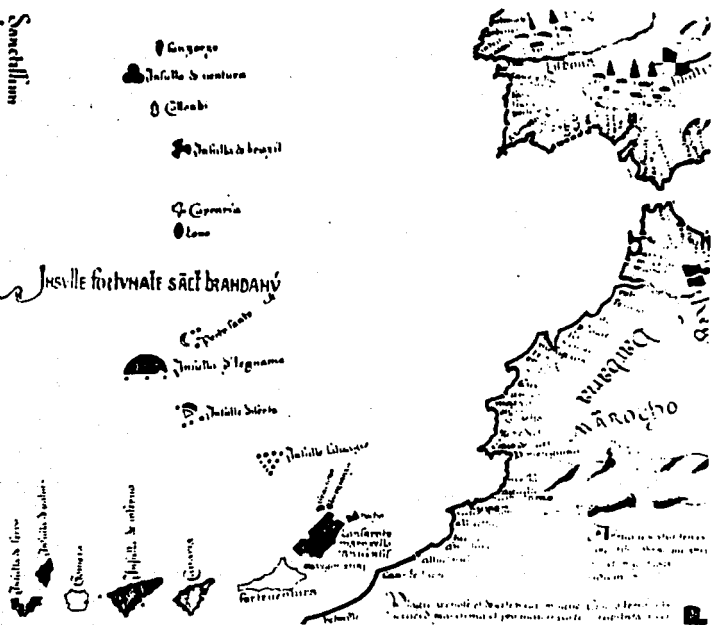
Al establecer la separación de ambos poderes, en 1122, el papado salió fortalecido y fue entonces la Iglesia la institución que normaría la expansión cristiana y la apropiación de los espacios insulares que se conquistaran.

Es prudente indicar también que el conflicto entre los clérigos y laicos -entre el sacerdotium y el regnum- se gestaba en un único y mismo medio, el de la Cristianidad en su conjunto y no entre entidades completamente definidas, autónomas e independientes, como sería el de Iglesia-Estado del Renacimiento. En ese entonces, los señoríos, reinos e imperios se consideraban como fracciones de un espacio cristiano que cubría todo Occidente. Europa era concebida desde la perspectiva de la Donación, una república cristiana regida por la Iglesia.

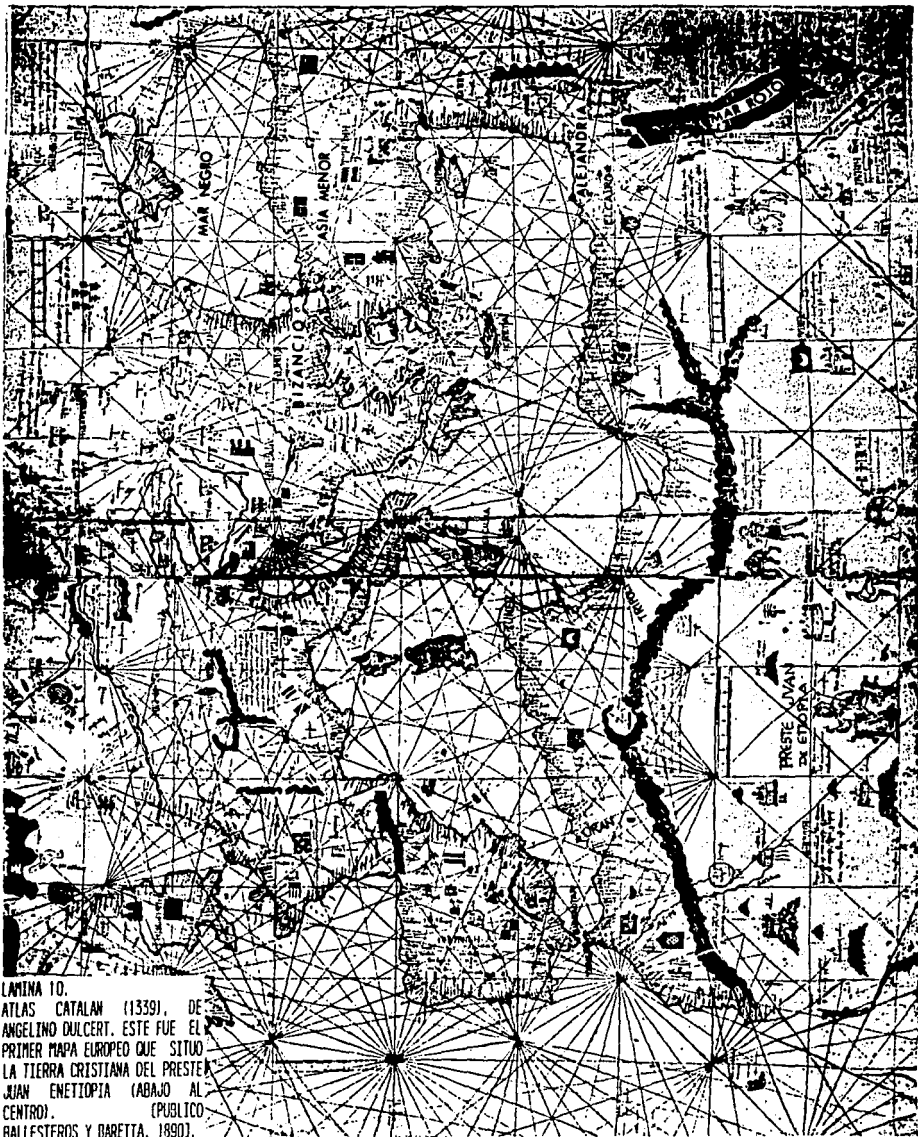
ANTILLA

Sonchilim
Jamaica.

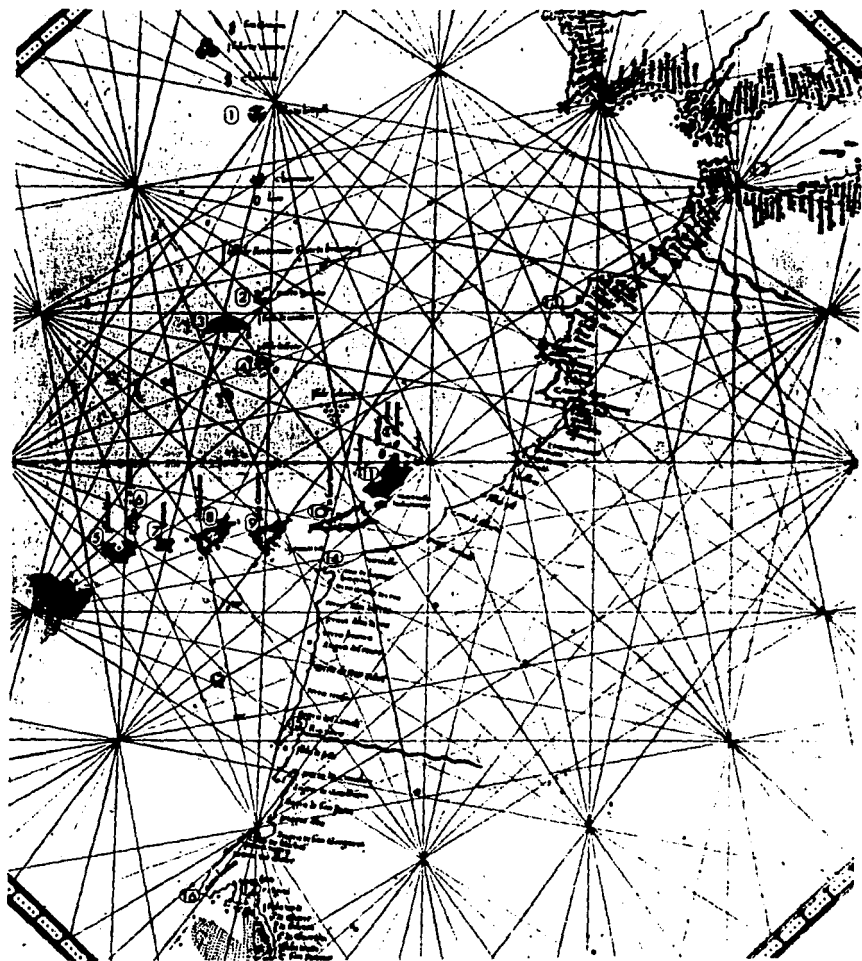
INSULE FOIVNALE SÄCI BRANDANV



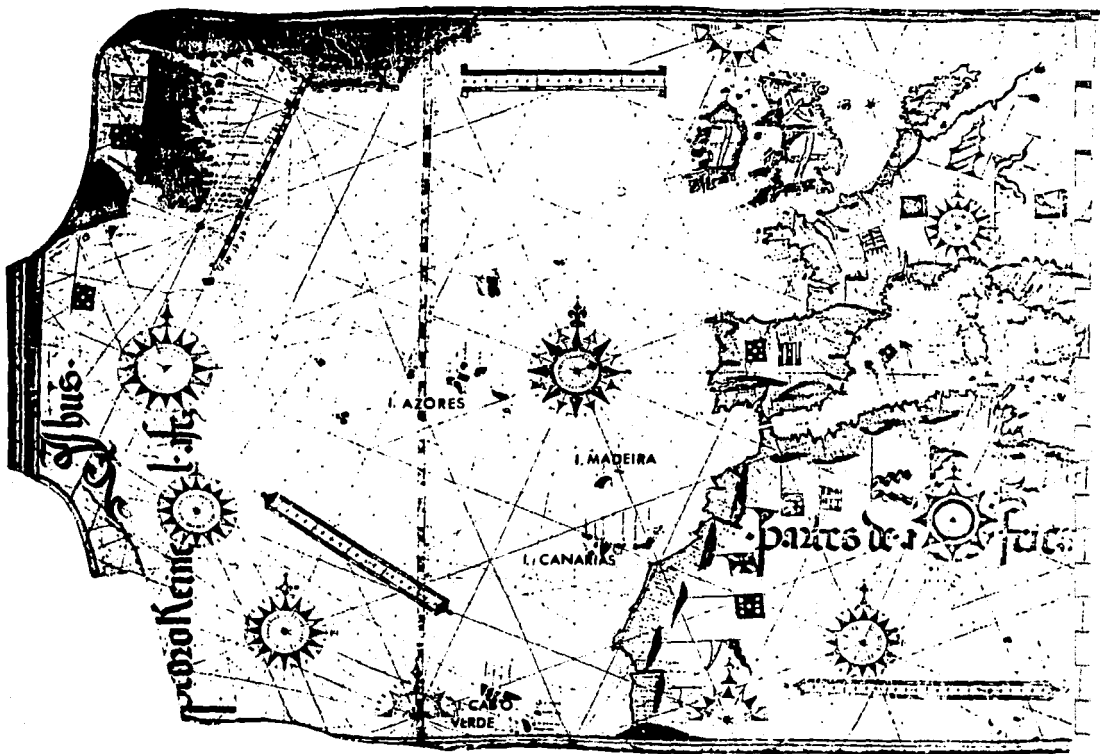
LAMINA 9.
LA ISLA ANTILLA, MAPA REALIZADO
POR BARTOLOME PARETO HACIA 1455.
«MIENTRAS LOS MAPAMUNDIS DERIVA-
DOS DE LA GEOGRAFIA DE PTOLOMEO
NADA INCLUIAN MAS ALLA DE LAS
ISLAS CANARIAS, EXISTIAN OTRAS
CARTAS, DESDE LAS PRIMERAS DECA-
DAS DEL SIGLO XV, EN LAS QUE
ABARCABA UNA PARTE MAS GRANDE
DEL OCEANO OCCIDENTAL. ALLI
APARECEN OTRAS ISLAS CON NOMBRES
COMO EL DE SAN BRANDAN, BRAZIL Y
ANTILLA». (PUBLICO
LEON-PORTILLA, 1989).



LAMINA 10.
ATLAS CATALAN (1339), DE
ANGELINO DULCERT. ESTE FUE EL
PRIMER MAPA EUROPEO QUE SITUO
LA TIERRA CRISTIANA DEL PRESTE
JUAN EN ETIOPIA (ABAJO AL
CENTRO). (PUBLICO
BALLESTEROS Y BARETTA, 1890).



LAMINA 11.
 CARTA PORTULANA (1469) DEL VENEZIANO GRACIOZO BENICASA. NUESTRA
 LAS PRIMERAS POSESIONES DE ULTRAMAR DE LOS REINOS IBERICOS. ESTA
 LATENTE TODAVIA LA PRESENCIA DE LAS ISLAS MITICAS: 1) LA ISLA DE
 BRASIL, DEL ARCHIPIELAGO DE MADEIRA; 2) PUERTO SANTO; 3) MADEIRA;
 4) DESIERTAS, DEL ARCHIPIELAGO DE CANARIAS; 5) FIERRO; 6) PALMA;
 7) GOMERA; 8) INFIERNO (TEMERIFE); 9) CANARIA; 10) FUERTEVENTURA;
 11) LANZAROTE; 12) EL PUERTO DE CEUTA; 13) EL PUERTO DE SAFI; 14)
 CABO BOJADOR; 15) RIO DE ORO; 16) CABO BLANCO; 17) ARGUIT.
 (PUBLICO SALVAT, 1981).



LAMINA 12.
 KLINTSMAN I. CARTA PORTULANA DEL OCEANO OCCIDENTAL (1504), DEL
 CARTOGRAFO PORTUGUES PADRO REINEL. MUESTRA EL DESBORDAMIENTO
 TOTAL DE LOS CONFINES HACIA OCCIDENTE Y LA POSICION PRIVILEGIADA
 DE LOS PORTUGUESES EN EL OCEANO OCCIDENTAL. DEL ARCHIPIELAGO DE
 AZORES: 1)CORYO; 2)FLORES; 3)FAZAL; 4)PICO; 5)SAO JORGE;
 6)GRACIOSA; 7)TERCEIRA; 8)SAO MIGUEL; 9)SANTA MARIA DEL
 ARCHIPIELAGO DE CABO VERDE: 10)SANTO ANTAO; 11)SAO VICENTE.
 12)SANTA LUZIA; 13)SAO NICOLAU; 14)SAL; 15)BOA VISTA; 16)MAZO;
 17)SAO TIAGO; 18)FOGO; 19)BRAYA. EN EL EXTREMO SUPERIOR IZQUIERDO
 SE INDICAN SITIOS ALCANZADOS POR PORTUGAL EN LA TERRANOVA-
 LABRADOR. EL ESCUDO DE ARMAS CRUZADO, CORRESPONDE AL
 DESCUBRIMIENTO DE NEWFOUND ISLE DE 1496 REALIZADO POR EL GENOVES
 SEBASTIAN CABOTO PARA LA CORONA DE INGLATERRA. (PUBLICO BAGROW,
 Y SKELTON, 1964).

LOS SEÑORES DEL OCEANO

..y su señorío será
de mar a mar, y desde el río
hasta los confines de la tierra.
[Zacarías, IX, 10]

4. Las islas del Atlántico.

En el siglo XIV se efectuó la primera apropiación sobre un archipiélago en el Atlántico. Las islas Afortunadas o Canarias habían sido conocidas intermitentemente a lo largo de varios siglos en Europa. El Mapamundi de Hereford, hacia 1280, las representaba como las Islas Afortunadas de San Brandán o Isla de los Bienaventurados, es decir de los monjes que salieron de Irlanda en el siglo VI y llegaron a las islas Hébridas, Shetland y posiblemente a las Feroe, donde construyeron monasterios o núcleos eremíticos. Otros las relacionaban con la persistente isla legendaria de Brasil, de breas-ail, palabra gaélica que significa bienaventurado (ver láminas 9 y 11).

Cualquier navío podía arribar a las Canarias, navegando hacia el suroeste, empujado por el viento y las corrientes. Algunas de las islas del archipiélago estaban habitadas por infieles, llamados guanches, de naturaleza montañosa y salvaje.

Un genovés al servicio de Portugal redescubrió algunas de las islas del archipiélago en 1336. Lancelotto Malocello obtuvo una concesión señorial por parte del rey de Portugal, consistente en

dos islas. Una que se bautizó con su nombre, Lanzarote y la isla Gomera (11). Sin embargo, la resistencia de los guanches a la conquista y las incursiones armadas de los castellanos que alegaban su derecho a esas islas, le impidieron consolidar su señorío. Los derechos de posesión los heredó el hijo de Malocello pero los intentos de su colonización fueron en vano. [Parry, 1991, 73-74].

En 1344, mediante la bula Tuo devotionis sinceritas el papa Clemente VI concedió la jurisdicción temporal y el derecho de patronato de las islas Afortunadas a Luis de España (Luis de Cerda) como Principado de Fortuna, señorío de la Santa Sede. Fue la primera concesión papal en relación con tierras de infieles en un océano:

ciertamente, según contenía el tenor de tu petición exhibida a Nos, en el mar Oceano, entre el mediodía y el occidente, hay algunas islas..las cuales son en común denominadas islas Afortunadas..y todas las islas son ajenas a la fe de Cristo y al dominio de los cristianos. [cita: García Gallo, 1958, 278].

Tal concesión fue expedida a favor de Luis de Cerda porque éste pudo financiar una expedición militar a esas islas. Si lograba dominarlas, se haría acreedor de su posesión en feudo perpetuo:

Yo Luis de España, Príncipe de Fortuna, confieso y reconozco por mí que las islas..fueron concedidas en feudo perpetuo por vos, señor mio, señor Clemente..a mí y a mis sucesores católicos en la devoción a la misma Iglesia Romana, [García Gallo, 1958, 280].

Luis de Cerda tenía, a cambio, que servir a la Santa Sede recaudando el diezmo de las rentas eclesiásticas en las islas, una vez que éstas fueran el lugar de asentamiento para nuevos pobladores; erigir edificios donde se oficiara el catolicismo, y sobre todo, debía convertir a los infieles guanches a la religión católica. Luis de Cerda murió durante el transcurso de la toma de

posesión, y sus herederos no tuvieron el suficiente interés de proseguir la empresa, debido a que el problema de la sucesión en el reino de Aragón se convirtió en lo prioritario.

En febrero de 1345, Alfonso IV de Portugal envió una carta al papa reclamando la concesión que había hecho a Luis de España de las Afortunadas. Argumentaba que las islas estaban más cerca a Portugal y que ellos habían sido los primeros en encontrarlas.

En 1393, el embajador francés en Castilla Roberto de Braquemont, solicitó y recibió del rey Enrique III una concesión para conquistar las Canarias. Después de nueve años se concretó la concesión. En 1402 el francés Jean de Bettencourt, sobrino de Braquemont, zarpó de Francia en dirección a las Canarias. Logró establecer el «asentamiento» y obtuvo el título de señor de las Canarias, feudatario de la corona castellana. En 1418, con la licencia del rey de Castilla, Bettencourt vendió los derechos señoriales al conde de Niebla.

Una Real Cédula del rey Juan II de Castilla, fechada 29 de agosto de 1420, concedió a Alfonso de las Casas el derecho a conquistar las islas Gran Canaria, Tenerife, Gomera y las Palmas para someterlas a la fe Cristiana y a la corona de Castilla. Con esta cédula se conformaba un doble señorío castellano en las Canarias, el del conde Niebla y el de las Casas.

Conforme a las ideas señoriales, se estipuló en la cédula que el señor Las Casas reconocería, serviría y obedecería al rey de Castilla como rey y señor, con todas las gentes de las islas, y sólo podría hacer guerra o paz en ellas por mandato del rey. En las islas circularía la moneda castellana. A cambio, el señor Las Casas gozaría de gran autonomía, poseería el señorío de las islas

y tendría en ellas plena jurisdicción civil y criminal. El señorío se transmitiría de padres a hijos, en línea directa, en el orden que el señor determinara. El señorío de Las Casas no tuvo éxito debido a la resistencia de los guanches a la conquista y en poco tiempo se disolvió.

Las islas atlánticas brindaban compensaciones relativamente humildes, ya que el saqueo y el botín no podían realizarse en un espacio no habitado o semihabitado. Pese a ello, la tierra gratuita constituía el principal atractivo, puesto que durante los siglos XIII y XIV se había extendido el cultivo de caña de azúcar a lo largo de las costas e islas del Mediterráneo occidental. Era sobre todo en las islas donde se obtenía mayor provecho de este cultivo.

El fenómeno de roza o roturación que abrió grandes espacios en el continente europeo a la agricultura y a la colonización, se proyectó también hacia los espacios insulares del Atlántico. En la formulación de la apropiación de estos espacios, destacaba el orden jurídico eclesiástico sobre el carácter económico.

A partir de la segunda década del siglo XV, la corona portuguesa comenzó a promover los viajes al sur de la costa africana. Algunos de los consejeros de la corona tenían la certidumbre de la existencia de más islas navegando hacia el sur por la costa. Brasil y la isla de San Brandán no eran las únicas islas legendarias del Atlántico; tenían equivalentes más hacia el sur. En ese tiempo circulaba en España el mito de la Isla de las Siete Ciudades. El relato señala que cuando Rodrigo, el último rey

visigodo de España, perdió su reino ante la invasión de los moros, siete obispos habían huido por mar con sus feligreses y se habían establecido en una isla del Atlántico donde, se decía, quizá vivían aún sus descendientes. En el siglo XV era común llamar a esta isla Antilla, Antilia o Antilha, es decir, la isla opuesta (ver lám. 9).

En 1420, fue descubierto frente a las costas de Marruecos un archipiélago cuyas islas estaban cubiertas de densos bosques. Fue bautizado con el nombre de Madeira (11). Es posible que hayan sido avistadas de modo fortuito por los barcos portugueses que volvían de las Canarias. Joao Gongalves Zarco y Tristao Vaz Teixeira, después de informar al príncipe del hallazgo regresaron al archipiélago, llevando con ellos a Bartolomeu Perestelo. Entre ellos se dividieron convencionalmente Madera y Porto Santo (11). Ellos eran navegantes particulares, contrariamente a los fidalgos que navegaban «más por honra que por provecho», pero lograron obtener el favor de la corona para establecer el «asentamiento» en las islas, y con éste se dió inicio a la colonización.

Siete años después del descubrimiento de Madeira se hallaron algunas islas del archipiélago llamado Azores (12). Desde el siglo XIV tales islas eran representadas en el Portulano laurentino, en donde una de ellas aparece con el nombre de Brasil. Las islas más occidentales del archipiélago no fueron descubiertas sino hasta el decenio de 1450. Durante todo el siglo XV la existencia de islas en el Atlántico parecía inagotable ante el horizonte de los exploradores.

Durante trece años, el príncipe Enrique gestionó ante la corona la concesión del señorío de Madeira, el cual le fue

concedido en 1433 por parte de su hermano el rey Duarte. El señorío era perpetuo y hereditario, reservaba además para el príncipe la décima parte de la pesca obtenida. Espiritualmente las islas fueron entregadas a la Orden de Cristo, lo que le garantizó también todos los rendimientos eclesiásticos.

Una vez que el príncipe hubo recibido los derechos de la corona como donatario, reconoció la forma en que fueron divididas las islas entre sus descubridores y los designó como sus «capitanes», donatarios del donatario, con derechos similares.

El documento, fechado noviembre 1 de 1446, sirve de modelo a una serie de concesiones que se otorgaron posteriormente en relación con islas en el Atlántico, dice:

Yo príncipe Enrique, administrador y gobernador de la Orden de Cristo..concedo en cargo a Bartolomeu Perestelo, caballero de mi casa, mi isla de Porto Santo en orden que el dicho Bartolomeu Perestelo guarde por mí en ella justicia y lev..es mi deseo que él tenga dominio y jurisdicción en materia civil y criminal..que tenga para sí todos los molinos de grano..y nadie podrá a menos que él se lo permita, construir molinos, con la condición que no podrá moler para otros y que el molino no sea movido por caballos o agua..hago esta merced al dicho Perestelo porque él fue el primero quien de mi orden hizo asiento en la isla, y por muchos otros servicios... [Cita: Diffie, 1977, 303-304].

Mediante dichos términos y arreglos similares, las capitánías garantizaban el dominio de los espacios insulares tanto para portugueses como extranjeros. En cada una de las tres «capitanías» creadas, el señor tenía el derecho de conceder tierras arrendadas o en plena propiedad. Se exigía la ocupación efectiva de la tierra y su cultivo dentro de un plazo establecido. Los «capitanes» ejercían la jurisdicción en nombre del príncipe, acaparaban el uso de los molinos, hornos y lagares, la venta de sal y la décima parte del diezmo perteneciente al

señor supremo.

Esta forma de apropiación se inspiraba en la que fuera adoptada por las repúblicas italianas, por los franceses y castellanos en las colonias de Levante después de las cruzadas. La apropiación portuguesa, y posteriormente la castellana en Canarias, se adaptó a las condiciones diferentes que encontraron en las islas descubiertas, estableciendo así una estructura muy original de administración colonial.

Una vez que el príncipe Enrique detentó el señorío de las islas, concedió licencias para comerciar a expensas de los colonizadores. Asumió la facultad de juzgar sobre apelaciones y una parte de los beneficios en el uso de la tierra. Asimismo, asumió el gobierno y la administración de la jurisdicción eclesiástica que ejercía la Orden de Cristo, una asociación de carácter religioso militar cuya función era llevar a cabo las campañas de evangelización y conversión. La persona del príncipe extendía y consolidaba su posición sobre las islas dondequiera que las circunstancias lo permitieran.

Después de treinta años, floreció en Madeira el cultivo y la explotación de la caña de azúcar principalmente en las tierras bajas de la costa y en los valles, complementado con viñedos cultivados sobre las terrazas construidas en las laderas escarpadas de las colinas. Esta actividad se basaba en pequeñas propiedades familiares de portugueses, genoveses, florentinos y flamencos. Predominaban las operaciones productivas en pequeña escala, aún cuando se condujo gran cantidad de esclavos negros para trabajar en los ingenios azucareros.

El primer trapiche azucarero fue instalado en 1452 por Diogo de

Teive, a través de un contrato concedido por el príncipe Enrique. Tres años después, la isla producía un mínimo de 6 000 arrobas, cerca de 300 toneladas al año. La mayoría del azúcar era producida por propietarios de granjas pequeñas cuya cosecha anual era del orden de 250 arrobas. Sólo un número limitado de propietarios podía disponer de esclavos negros, y cuando era así, no había más de diez por plantación.

Toda la producción azucarera era exportada a través de los intermediarios extranjeros o judíos portugueses que tenían contactos en los mercados de Flandes, Italia, Inglaterra, y Francia. En 1498, de las islas de Madeira salieron para Lisboa 7000 arrobas de azúcar, 40 000 para Flandes y 15 000 para Constantinopla. Un decreto de agosto 21 de ese mismo año limitó la exportación anual de azúcar a 120 000 arrobas.

El sistema de capitanes donatarios y la expedición de licencias para fomentar la propiedad y el comercio también florecieron en las Azores, aunque con lentitud. El asentamiento se estableció en primer lugar en Sao Miguel y Santa María hacia 1439 por parte del «capitán» Gonçalo Velho Cabral, después que un diploma real autorizó al príncipe Enrique iniciar el poblamiento.

Las islas más occidentales del archipiélago de Azores, no se descubrieron sino hasta 1452 y no se estableció asentamiento sino hasta los primeros años del siglo XVI. Agrícolamente nunca fueron importantes, pasaron de la cría de ovejas al cultivo de grano y finalmente a la producción de azúcar.

Este mismo patrón de apropiación se aplicó en las islas Cabo

Verde. Al último de los archipiélagos del Atlántico descubiertos hacia 1444 por el mercader Alvise da Cadamosto (ver lám. 12). El primer documento oficial relacionado con estas islas fue fechado, diciembre 3 de 1460. En él, el rey Alfonso V de Portugal concedió a su hermano Fernando dichas islas en señorío. Al igual que el grupo de las Azores, la exploración de las islas de Cabo Verde fue gradual y es probable que una serie de descubrimientos independientes revelaran la extensión de todo el archipiélago. Da Noli fue el <<capitán>> nombrado por el príncipe Enrique que llevó a cabo la labor de establecer el asentamiento. Su capitania duró cuarenta años. En un principio se articuló más con la costa africana por su cercanía, que con los grupos de Azores o Madeira, por lo que la jurisdicción de da Noli se proyectó también hacia la franja costera africana. Posteriormente, cuando fueron descubiertas más islas al occidente del mismo archipiélago, fueron recibidas por Fernando, por medio de una Carta Regia en 1462. Se establecieron dos capitánias más. Las islas Cabo Verde fueron la primera colonia europea fundada en una región tropical.

El sistema señorial de capitánias fue el modo como los portugueses se apropiaron de los archipiélagos atlánticos de Madeira, Azores y Cabo Verde durante la primera mitad del siglo XV. Este sistema garantizaba el dominio real sobre un espacio situado más allá de las áreas marginales, en lo que se llamaría <<frontera oceánica>>, donde efectivamente los monarcas estaban incapacitados para ejercer su poder soberano o jurisdicción, y por lo tanto se veían en la necesidad de compartirlo.

Las <<capitánias>> fueron fórmulas políticas innovadoras,

equivalentes a los señoríos, surgidas y adecuadas a las condiciones de la «descubierta». Su efectividad se hizo notar incluso para la apropiación de Brasil en 1530, mediante una forma más sofisticada de «asentamiento». Fue así que dicho sistema definió todo un patrón de apropiación: centralizado, jurídico, en el cual se ejercía a la vez autoridad y propiedad.

Los poderes y prerrogativas dispensados por el príncipe nunca se vieron en peligro de ser puestos en su contra. Por el contrario, la temporalidad de los contratos permitía la recuperación del dominio, incluso con creces. En todo momento la corona se reservaba el derecho de modificar los términos de los contratos unilateralmente, si era necesario. En el caso de los donatarios de primera instancia -el príncipe y sus herederos- la traslación de poderes era más estrecha: las islas fueron transferidas por voluntad del príncipe Enrique a su sobrino, el infante Fernando en 1460; en su momento, la viuda del infante heredó, por su voluntad, las islas a Manuel I cuando subió al trono.

En virtud del carácter de poblamiento del sistema señorial de capitánías, los moradores de las islas no pudieron ser utilizados para los propósitos monárquicos en empresas militares y comerciales de ultramar. Por otra parte, a pesar del éxito que tuvo la fundación de capitánías en las islas atlánticas, su escala de acción fue reducida. Predominaban las granjas pequeñas donde la tendencia general eran las operaciones dentro del grupo familiar de colonizadores, [Diffie, 1977, 301-311; García Gallo, 1958, 142; De Oliveira, 1983, 166-170; Capitulaciones de..., 51.

La apropiación efectiva del archipiélago de Canarias duró casi cien años, los mismos que duraría el conflicto entre Castilla y Portugal por sus derechos de posesión sobre ellas. Los ejemplos expuestos en los incisos (6 y 7) son los más representativos de esta larga disputa en el siglo XV. Sobre las islas Canarias pasaron catalanes, mallorquinos, genoveses y andaluces.

Después que los portugueses lograron asentarse en el archipiélago de Madeira, empezaron a mostrar interés por las Canarias. La apropiación de las islas implicaba una ventaja estratégica combinada con la técnica de navegación. El navegar en altamar a través de ellas se hacía menos complicado, pues funcionaban como «avanzadas de mar» o «puertos de escala». Entre más puntos se contara en altamar, los viajes eran más seguros.

Basándose en que «Las islas del mar no ocupadas pasan al ocupante» y que «cualquier isla no ocupada por cristianos está abierta a la conquista», la corona portuguesa envió una expedición al mando de Fernando de Castro contra Gran Canaria en 1425. La expedición portuguesa encontró alrededor de 5 000 castellanos quienes opusieron una férrea resistencia. La Corona castellana protestó inmediatamente ante la Santa Sede, [Diffie, 1977, 56-59].

En marzo de 1430, el conde de Niebla vendió sus derechos a Guillén de las Casas, hijo de Alfonso de las Casas. De esta forma quedó un sólo señorío castellano en Canarias. En 1433, el rey Juan II de Castilla confirmó los derechos comprados por Guillén, así como el cargo de continuar la conquista, [Diffie, 1977, 64-66].

En 1434, el príncipe Enrique de Portugal solicitó a Juan II de

Castilla le cediese los derechos para conquistar Canarias. Se reclamaban los derechos señoriales, más no la soberanía sobre las islas. El monarca castellano no accedió. Entonces intervino el rey Duarte, hermano mayor de Enrique, ante el papa Eugenio IV. El papa decidió arbitrar el pleito ante un jurado eclesiástico. En las Allegaciones portuguesas se sostenía que las Canarias no habían podido ser arrebatadas a los infieles (los guanches), de manera definitiva, por tanto:

ningún perjuicio parece pueden causar el rey de Portugal o sus súbditos si ocupan aquello que cualquiera puede ocupar;

además:

algunas de estas islas..están más vecinas y próximas a la costa de Portugal..por tanto parece que deben pertenecer al señor rey de Portugal;

por último, Duarte expresaba su afán de traerlas a la fe cristiana, citando:

id por el mundo y predicad el evangelio a todas las criaturas (Mateo, XVI), [García Gallo, 1958, 292].

En las Allegaciones castellanas se exponía que las Canarias formaban parte de la Tingitania, la cual era una provincia que perteneció a España en la antigüedad:

además de las provincias que abarca España, pertenece a ella, en la región de Africa, la Tingitania..como estas islas se refieren a la Tingitania y están cerca de ella, puede decirse rectamente que son islas y parte de la Tingitania, de la misma manera que Sicilia es parte de Italia.. porque es pequeño el espacio que las separa; el segundo fundamento es que, habiendo reinado en España en tiempos antiguos muchos pueblos, como en otras partes del mundo, entre ellos también reinaron los godos..y estos tenían con el reino de Sevilla y la Bética también la Tingitania y algunas otras regiones ultramarinas. [García Gallo, 1958, 293].

El papa Eugenio IV se inclinó por Castilla y reconoció sus derechos sobre las Canarias en la bula Dudum cum ad nos de julio de 1436. A cambio, la bula concedía al rey de Portugal las

Letras de Cruzada para atender la conservación y defensa de sus conquistas en Africa, y se ampliaron a la reconquista de otras tierras, y ciudades en poder de los infieles, independientemente que en la antigüedad estas partes hayan pertenecido a los reyes Españoles. Ese mismo año, Eugenio IV mediante la bula Rex regum, del ocho de septiembre, concedió al rey de Portugal las tierras que conquistasen a los musulmanes al sur de la costa africana o en alguna otra isla. [Silva Marques, 1944, I, 365-69].

Con la bula Dudum cum ad nos se inaugura un periodo de demarcación en ultramar de los señoríos de Castilla y Portugal adjudicado por la Santa Sede. Se incluyó en ella la puesta bajo señorío de las Canarias, excluyendo no sólo a Portugal, sino a cualquier reino que intentase intervenir en ellas. En la bula Rex regum se incluye un aspecto todavía más significativo, pues se pretendió extender los títulos señoriales sobre un ámbito mayor de aquel sobre el que de manera estricta podía alegarse; no sólo sobre los espacios descubiertos, sino también sobre los espacios aún no descubiertos.

5. La circunnavegación de Africa.

La reconquista del norte de Africa como continuación de la reconquista del territorio peninsular, era vista para los reyes ibéricos como una obligación religiosa y como una cuestión de derecho hereditario que había que cumplir. Aumentada y adornada por la perspectiva de incorporar nuevas provincias a sus reinos y adicionar nuevas rentas a sus tesoros, la reconquista en Africa tuvo un carácter de Cruzada, de empresa militar a gran escala.

Puesto que en Portugal se terminó antes que en los otros reinos hispanos la reconquista de su territorio, la corona tuvo entonces la oportunidad de fundar una institución militar cuyo propósito era el de defender a los cristianos de los musulmanes y llevar la guerra a los propios territorios de infieles. La frontera inmediata con el Islam era, evidentemente, el reino de Fez en el norte de Africa (ver lám. 13).

Fundada por el rey Dinis en 1319, dicha institución se conoció con el nombre de la Orden de Cristo, era el resultado de la disolución de la Orden militar de los Caballeros Templarios. La Orden de Cristo ejercía la jurisdicción eclesiástica sobre los nuevos espacios, pues tenía el derecho y deber exclusivo de convertir a los infieles, si era necesario con la fuerza de las armas, de ahí su doble carácter: religioso y militar. Por medio de ella, la Santa Sede autorizaba construir iglesias, monasterios, y el envío de curas para administrar los santos sacramentos. Asimismo la Orden era el vehículo por medio del cual la Santa Sede garantizaba dominio y jurisdicción. Los beneficios concedidos caían en manos tanto del clero regular como del clero secular. [Boxer, 1969, 188-189; Parry, 1991, 149-150].

Con el respaldo de la Orden, Alfonso IV de Portugal organizó una serie de expediciones:

contra los ataques de los pérfidos agarenos enemigos de la Cruz en las partes de Africa. [cita: García Gallo, 1958, 221].

Para obtener el apoyo de la Santa Sede en esta empresa, Alfonso IV argumentó en su solicitud que la expedición se hacía:

no sólo para defensa de la Fe cristiana, sino también para la dilatación de ella y exterminio de los enemigos. [García Gallo, 1958, 221].

El dilatar la Fe era la forma de enunciar algo parecido a una expansión, el ir más allá de la frontera del Islam. En 1341, el papa Benedicto XII concedió su apoyo al monarca portugués mediante la bula Gaudeamus et exaltamus, dando los privilegios de la cruzada -dominio y botín- y el diezmo de todas las rentas eclesiásticas de los reinos que conquistara por dos años. De tal empresa, los portugueses sólo obtuvieron privilegios y salvoconductos para comerciar en algunas de las ciudades del reino de Fez: Ceuta, Tanger, Safi (13).

En las relaciones entre los cristianos de España y los musulmanes del norte de África, se traslaparon los aspectos comerciales y militares con especial intensidad. Algunas ciudades musulmanas del norte de África dependieron muchas veces del mercado ibérico para obtener productos de otras regiones europeas distantes.

Ceuta era una de las principales ferias comerciales del reino de Fez, <<la flor de todas las ciudades de Africa>>. A ella acudían anualmente mercaderes de varias partes de Europa para intercambiar armas, tejidos, metales, por oro y especias. Desde 1166, algunos mercaderes cristianos y judíos portugueses particulares habían ganado derechos para comerciar en Ceuta.

Ceuta era también una <<cabeza de puente>> para las expediciones militares musulmanas que incursionaban al sur de la península ibérica y que cortaban o controlaban el tráfico por el estrecho de Gibraltar. Allí también se organizaban y abastecían las expediciones corsarias que asolaban las rutas comerciales que conectaban el Mediterráneo con los mares del norte de Europa.

Para los reinos cristianos españoles, el dominio del estrecho de Gibraltar implicaba asumir la jurisdicción sobre sus aguas y ejercer el control del tráfico comercial. Para el reino portugués en especial, el dominio de esas aguas significaba consolidar su posición y papel de puente comercial entre el Mediterráneo, el norte de Europa y el norte de África, no sólo frente a los musulmanes sino en la competencia con los genoveses que comerciaban en Ceuta desde 1160. El modesto pero creciente comercio marítimo portugués se basaba en la exportación de sal, pescado, vino, aceite de oliva, fruta, granos y pieles a Flandes, Inglaterra, el Mediterráneo y Marruecos; y en la importación de algodón, hierro, trigo, madera del norte de Europa y monedas de oro de Marruecos, [Boxer, 1969, 5].

La persuasión y la intimidación armadas eran los procedimientos más efectivos para ganar derechos comerciales y para obtener privilegios y exenciones en una plaza marítima de importancia como Ceuta. Entre 1238 y 1239 los genoveses sitiaron la ciudad por mar pero no lograron capturarla. No obstante, el sitio les permitió negociar privilegios comerciales.

La circulación de la riqueza estaba relativamente poco asegurada por el comercio. La guerra en muchas de sus formas (corso, sitio, conquista, saqueo) era uno de los medios más importantes para asegurar la circulación de bienes, [Foucault, 1980, 73]. La apropiación a través de la conquista era una de las formas que además possibilitaban la autoafirmación y legitimización de la nobleza militar.

Los conflictos entre mercaderes marroquíes y cristianos eran muy comunes. Las propias naves del rey Juan I de Portugal,

actuando como corsarios, se vieron envueltas en escaramuzas no sólo contra naves musulmanas, en algunas ocasiones se enfrentaron a cristianos en dichas aguas. Tanto portugueses como castellanos elaboraron leyes para prohibir el intercambio de armas, metales o alimentos con los marroquíes; la Iglesia constantemente manifestaba su hostilidad hacia el comercio con el infiel, aunque con poco éxito.

En agosto de 1415, el rey Juan I de Portugal envió una expedición al mando de sus tres hijos, Duarte, Pedro y Enrique con la misión de atacar la ciudad de Ceuta. Lograron conquistarla la saquearon y encontraron gran cantidad de mercaderías, oro, plata y joyas. Los musulmanes abandonaron la ciudad y la mezquita principal fue convertida en un templo cristiano y allí los tres hijos de Juan I, fueron nombrados caballeros, campeones de la batalla. Al príncipe Enrique, además se le nombró gobernador y administrador de la Orden de Cristo.

El consejo convocado por el rey decidió retener la ciudad. Así, se nombró un gobernador y en 1418, de acuerdo con la bula emitida por el papa Martín V, se creó una diócesis, es decir, el territorio de Ceuta pasó a ser aquel donde ejercería jurisdicción espiritual un dignatario eclesiástico. La corona portuguesa adoptó la política de retener a toda costa Ceuta, mientras se avanzaba y comerciaba a lo largo de la costa africana.

El interior septentrional del continente africano despertaba gran interés a los europeos. Su conocimiento dependía de la escasa información que pudieran encontrar en los mercados del reino de Fez. Los Viajes de Ibn Battuta constituyen una de las

mejores y más completas crónicas sobre el Sudán occidental, la Tierra de los Negros, que era una tierra aurífera. En Marruecos despertó gran interés y su autor era muy respetado. Es probable que algunos residentes europeos en Fez oyeran hablar tanto del autor como de sus viajes. Por otra parte, el famoso Atlas Catalán, confeccionado en Mallorca en 1375, por Abraham y Jafuda Cresques (13), representa varios reinos islámicos sobre el curso medio del río Níger. El imperio mandingo de Malí era representado como una feria por donde pasaban las caravanas de camellos cargando, a través del Sahara, monedas de oro y oro en polvo y en donde se efectuaba la trata de esclavos.

La información de las diversas crónicas que circulaban en Europa sobre otros países, se resumían en los mapas. Este fue el caso del Atlas Catalán y del mapa confeccionado por Angelino Dulcert en 1339 (10), el cual complementa mucha de la información sobre el interior septentrional de Africa. [Boxer, 1969,16-17; Parry,1971,85].

La retención de Ceuta fue muy costosa. Como mera adquisición territorial no tenía mucho que ofrecer. La comarca que la rodeaba no era muy productiva y a menudo se tenía que importar granos por mar. Sufrió frecuentes sitios y contraataques, por lo que el rey varias veces envió al príncipe Enrique para que dirigiera la defensa. La principal feria del comercio musulmán fue trasladada a otras ciudades de Africa. Consecuentemente, el comercio transahariano tampoco pudo ser controlado por los portugueses.

En las Memorias de Diogo Gomes se dice que:

el mar de arena tiene una anchura que representa un viaje de treinta días, y separa a los blancos de los negros. Los tunesinos

lo cruzan en caravanas, compuestas muchas veces por más de setecientos camellos, y llegan a un lugar que ahora llaman Tumbuktú, en busca de oro árabe que se encuentra allí en grandes cantidades. Sucede con harta frecuencia que sólo una décima parte de las personas y animales que componen la caravana logran volver. Cuando mi señor, el príncipe Enrique tuvo noticias de esto decidió que mandaría expediciones a esos países para comerciar con ellos. Pero irían por los caminos del mar. [cita: Landstrom, 1971, 161].

En las dos primeras décadas del siglo XV, era corriente entre los portugueses comprar y usar la moneda de oro morisca:

los mismos musulmanes frecuentan los puertos cristianos, a los que llevan sus codiciadas monedas de oro. [cita: Parry, 1991, 131].

La mayor parte de los principales reinos y ciudades estado en Europa utilizaban moneda de oro, no tanto como patrón sino como símbolo de riqueza (en Florencia se acuñó el florín desde 1252 y en Venecia el ducado desde 1280). Pero en Portugal no se acuñaron monedas de oro entre 1303 y 1435, y la acuñación regular no se reanudó sino hasta 1457. Esto explica en cierta medida los esfuerzos portugueses para retener Ceuta y dejar de comprar moneda, pues suponían que el control de la ciudad les permitiría también el control del mercado de oro. En el siglo XV y XVI, el oro era por sí mismo una riqueza, y tenía un significado porque al convertirse en moneda constituía una marca real. Sobre la riqueza atravesaban una serie de nociones familiares a nosotros: valor, precio, comercio, circulación, renta, interés y mercado, pero lo que más preocupaba a los interesados en la riqueza era el problema de los precios y el problema de la sustancia monetaria. Sobre los precios preocupaba el efecto que podían traer el encarecimiento de las mercaderías o la afluencia de los metales de Africa o de Oriente. Sobre la sustancia de la moneda el problema de su precio, en el momento en que la moneda aparece

como una mercadería entre otras, cuya capacidad de cambio se modificaba según su frecuencia o su rareza en el mercado, (Boxer, 1969, 18-21; Ballesteros, 1890, 504; Diffie, 1977, 46-56; Foucault, 1968, 164-171).

Con la conquista de Ceuta, los portugueses podían navegar libremente por la costa hasta el puerto de Safi. En Safi terminaba la ruta regular comercial. Ceuta funcionó más como un enclave de la piratería portuguesa que atacaba a los barcos musulmanes y los despojaba de su cargamento. Esta actividad se convirtió en una de las más lucrativas para los navegantes particulares y para algunos nobles de la corte portuguesa.

El avance de los navegantes portugueses sobre la costa era parte de una técnica de navegación elemental para sondear los mares desconocidos. Era la forma más rápida y segura de desplazarse hacia el sur. Su progreso se mediría en el momento de vencer o doblar un accidente significativo de la costa, como los cabos o hallar vía fluviales hacia el interior.

Las crónicas de algunos navegantes europeos así como algunos cronistas oficiales de la corona portuguesa, señalan los peligros a los que se enfrentaban las naves que avanzaban hacia el sur de Safi, sobre la costa africana. Algunos códigos de navegación recomendaban explícitamente no navegar más allá del Cabo Bojador (11) porque, según Zurara en su Crónica da Guiné:

hay aguas bajas y corrientes tan terribles que ningún barco, una vez pasado el cabo, nunca podrá retornar. (c. Diffie, 1977, 681).

Después de <<doce años y quince viajes>>, finalmente Gil Eanes, escudero de la casa del príncipe Enrique, logró pasar y regresar del Cabo Bojador en 1433. Para un tercer viaje a ese lugar en

1436, el príncipe Enrique dió la instrucción de:

hacer un avance lo más lejos que se pudiera..capturar alguna de esa gente..para que me den señas de la tierra, [cita: Diffie, 1977,691].

Alfonso Gonçalves Baldaia, marino al servicio del príncipe, descubrió lo que parecía la boca de un río caudaloso, al que denominaron Río d'Ouro (11), pues allí podían obtenerse pequeñas cantidades de oro en polvo intercambiando con los nativos.

Después del frustrado intento por conseguir el señorío de las Canarias y de largos preparativos, la corona portuguesa decidió atacar la ciudad de Tánger, en 1437. Siguiendo la política de retener Ceuta y comerciar por la costa africana, la ocupación de Tánger (de Tingis, Tingitania) se pensaba como un soporte a Ceuta y facilitaría avanzar tierra adentro contra los musulmanes. Varios nobles jóvenes veían en Tánger la oportunidad de hacerse poderosos señores. Hubo poco aporte de bienes para la cruzada contra Tánger por parte del pueblo portugués. De hecho, dentro de la corte se generaron opiniones encontradas por proseguir esta política. La campaña liderada por el príncipe Enrique fue derrotada en tierras africanas. El príncipe Fernando fue capturado y hecho rehén, por cuyo rescate los musulmanes pedían la devolución de Ceuta, [Diffie,1977,70-72; Parry,1991,135-36].

Los viajes de exploración sobre la costa se reanudaron en 1440. Las razones que impulsaron esta iniciativa fueron indicadas por Zurara en su Crónica da Guiné en el capítulo intitulado: Las cinco razones del por qué el príncipe Enrique fue motivado a enviar sus naves a Guinea. La primera dice que era para:

ganar señas de la tierra que se extiende más allá de las islas

Canarias y el Cabo Bojador...y porque él deseaba conocer la verdad de muchos rumores acerca de esta región...él envió sus naves a estas partes encomendando traer certidumbres manifiestas.

En segundo lugar:

para encontrar mercaderías que pudieran ser compradas y llevadas a Portugal...con gran beneficio para nuestras gentes.

En tercer lugar:

para lograr saber de la fuerza de nuestros enemigos...y descubrir qué tan lejos ha llegado el poder de los moros.

Cuarto:

para encontrar cristianos y socorrerlos en contra de los enemigos de la fe católica.

Por último:

para dilatar la Santa Fe...la salvación de las almas. [cita:Diffie, 1977, 74-75].

Durante el tiempo en que los portugueses habían navegado e intercambiado por la costa hasta Cabo Bojador, se dieron cuenta que todas las mercaderías que habían podido conseguir venían del interior, por medio de las caravanas, y del sur por medio de los navegantes musulmanes o nativos que las transportaban en pequeñas barcas.

Sin embargo, desde el siglo XIII, estaba vigente una ley del Derecho canónico que prohibía el comercio con infieles. Por esta razón, poco antes de morir, el rey Duarte se dirigió a la Santa Sede señalando la importante tarea de convertir a los infieles al mismo tiempo de comerciar con ellos:

si los cristianos encargados de la defensa y custodia de dichos lugares y los que residen en ellos pueden, por cierto tiempo, tratar libre y recíprocamente con los sarracenos y agarenos, comprar y vender bienes, cosas y mercaderías, [cita:García Gallo, 1958, 27].

Ante esta petición, la respuesta del papa fue la emisión de la bula Preclaris tunc devotionis el 25 de mayo de 1437, en la que, junto a los privilegios de la cruzada, eliminaba la

prohibición, autorizando el envío de mercaderías a tales lugares, excepto hierro, madera, cuerdas, navíos o armas, [Silva Marques, 1944, I, 378].

Era por eso, que el príncipe Enrique manifestaba libremente su deseo de abrir el comercio en esos lugares donde sólo se podría establecer trato con los infieles. En su versión, el cronista Diogo Gomes diría que era:

con el fin de comerciar con ellos y mantener así a los gentiles hombres de su casa, [cita: Parry, 1991, 133].

Al intervenir la Iglesia concediendo los derechos de cruzada pero dejando totalmente expedito el comercio para los portugueses con infieles en tierras de infieles, se perfilaba una forma de apropiación cuyo carácter señorial, solariego, de dominio, se reafirmaba a través de la puesta bajo dominio comercial de todos aquellos lugares que se fueran descubriendo y en donde se hallaran posibilidades de establecer trato.

Las representaciones cartográficas de la forma y tamaño, del contorno, pero también de la disposición de los ríos de Africa, hacían pensar que navegando por la costa se podría acceder al reino cristiano del Preste Juan, ya fuera circunnavegando el continente hasta llegar a Etiopía, situada sobre la costa oriental africana; o entrar por alguna vía navegable -que más tarde sería representada en el mapa de Fra Mauro como el Prassum Promontorium- cuyas aguas alcanzarán el Nilo.

Fue muy posible que el príncipe Enrique elaborara semejantes conjeturas, sobre todo desde el momento en el que Jafuda Cresques (Jaime Rivas), a la edad de 70 años, fuera contratado

para servir en la corte portuguesa. En una parte de su crónica, Zurara habla de la visita de emisarios del propio Preste Juan «Indios maiores y menores..todos iguales en color», ante la corte portuguesa, en 1483, [Cortésao.1974,70]. Joao de Barros señala en De Asia que el príncipe Enrique siempre daba la instrucción a sus marinos de preguntar a los moros acerca del interior, no sólo de las tierras de los nómadas o de los negros de Guinea, sino también sobre los «Abisinios de la India», [Diffie.1977,76].

En 1482, a los capitanes Antao Gonçalves y Nuno Tristao se les dio la instrucción de ir «tan lejos como se pueda», más allá del Rio d'Ouro y de «capturar gente como puedan», [Diffie, 1977,77]. Juntos, atacaron a un grupo de nativos y los condujeron a Portugal bajo la condición de esclavos. Gonçalves regresó con algunos de los esclavos a Guinea y a dos de ellos los pudo cambiar por «diez negros, hombres y mujeres de varias tribus». A otros los cambió por oro. Estos acontecimientos dieron pie a considerar seriamente la trata de esclavos como parte del comercio en Guinea. El término Guinea era usado para enunciar la región que se extiende desde Cabo Blanco y la bahía de Arguim, sobre la costa hasta Cabo Catarina, incluyendo a las Islas Sao Tomé y Príncipe.

En 1482, Tristao y otros doblaron el Cabo Blanco (1), el cual abraza una bahía en donde hay varias islas pequeñas. La única de éstas donde se podían abastecer de agua era la isla Arguim (1). Ese mismo día en Arguim, se acercaron canoas de infieles a intercambiar esclavos y poco oro por trigo, lana o lienzos de color y cuentecillas de vidrio llevadas por los lusitanos.

Después de este hallazgo la corona se dirigió nuevamente al papa solicitando su favor para apropiarse de Arguim. El 5 de enero de 1443, el papa Eugenio IV confirmó las concesiones que fueron otorgadas mediante la bula Rex Regum (ver inciso 4). Concedió además el dominio de Arguim, los privilegios de la cruzada, todas y cada una de las ciudades, tierras, castillos y lugares de que se apoderaran por las armas y liberasen de la sujeción y servidumbre de los infieles. Todo ello, como en 1436, sin perjuicio de las conquistas que correspondiesen a los reyes de Castilla en las partes de África. [García Sallo, 1958, 275-277].

Entre 1443 y 1446 se intensificó la navegación para realizar intercambios, y de manera especial, la trata de esclavos. El príncipe Enrique logró obtener de parte de su hermano Pedro, que a la sazón era regente en Lisboa, los derechos exclusivos para navegar hasta Guinea. Los derechos exclusivos del príncipe Enrique a navegar y comerciar en esta región eran delegados a otros por medio de la venta de licencias. Uno de los primeros en solicitar tal licencia fue un tal Lanzarote, almojarife de la ciudad de Lagos, quien en 1444 construyó seis carabelas. El y sus hombres capturaron 165 nativos en la isla de las Garzas y los hicieron esclavos. En Cabo Blanco capturaron alrededor de 235. Cuando se presentó ante el príncipe Enrique en Portugal, Lanzarote le dijo:

«Su majestad, como usted bien sabe, el quinto de éstos moros le pertenece»», [cita: Diffie, 1977, 81].

En general, se daba la instrucción de «ir a la tierra de los negros», «ir lo más lejos como fuera posible», lo que implicaba comprar esclavos dondequiera que los vendieran u organizar correrías en los campamentos tuaregs a lo largo del

litoral o en las villas negras del interior del Senegal. En ocasiones bastaba con anclar en Arguim y esperar a que llegaran los tratantes nativos a ofrecer esclavos. Hacia 1440, cincuenta barcos habían navegado más allá de Cabo Bojador. Se estima que fueron cerca de mil «almas» las que se capturaron, [Diffie, 1977, 90; Boyer, 1969, 24-25]. La mayoría de ellos fueron enviados a trabajar a los ingenios azucareros que por ese entonces florecían en las islas de Madeira y allí muchos fueron convertidos al cristianismo. Se consideraba que cada esclavo convertido era un alma salvada.

Algunos mapas de la época representaban un brazo del Nilo que desembocaba en el litoral africano. Cuando en 1444 Nuno Tristao y otros descubrieron la desembocadura del Senegal, se maravillaron porque un gran caudal de agua dulce se extendía algunas leguas en el mar, y creyeron que era una señal de haber hallado el Nilo. Después de tal descubrimiento, se dio mucho la instrucción de navegar «el gran mar oceano hasta alcanzar el Nilo». Ese mismo año, Dinis Dias dobló Cabo Verde, la punta más occidental de Africa, la cual abriga una extensa bahía y dentro de ésta se halló la isla Goré que más adelante sería el emplazamiento de un barracón de esclavos. Se descubrió el río Gambia y el Cabo Masts, por Alvaro Fernandes.

El desarrollo de la trata de esclavos contribuyó a financiar el costo de los viajes hacia la costa occidental africana. Dicha actividad se extendió hacia las islas Canarias, donde se organizaron correrías para capturar guanches. Las flotas se preparaban en Lagos, Lisboa y Madeira. La intervención del

príncipe Enrique dentro de esta actividad en particular, consistía en controlar la expedición de licencias para los navegantes que se ofrecían a hacer el viaje y en acaparar algunos de los beneficios. En febrero de 1446, recibió del rey una serie de privilegios, prohibiendo a cualquiera que fuera a Guinea y más allá de Bojador, hacer guerra, transportar mercaderías sin la licencia del príncipe, o conducir cautivos sin pagar la quinta parte correspondiente. Dichos privilegios se hacían extensivos a las islas Canarias, donde el negocio de la trata era cada vez más atractivo. Cualquiera que se atreviera a viajar sin el consentimiento del príncipe, correría el peligro de que se le consignara tanto la carga como la nave. En cierta medida, los derechos del príncipe sobre los beneficios de la trata de esclavos fue la confirmación de los privilegios que le fueron concedidos previamente en 1443, en relación con el señorío de Madeira.

La isla de Arguim se transformó en poco tiempo en un puesto regular de intercambio y en 1455 el príncipe Enrique mandó construir una barraca fortificada <<para proteger este comercio por siempre>>. En ella se instalaron los representantes del comercio real, llamados feitores, quienes desempeñaban todas las operaciones comerciales como almacenaje y resguardo de las mercaderías, la venta y distribución de las mismas, así como la imposición de derechos de aduana e impuestos. El feitor cumplía una función de gerente de los negocios reales en ultramar. La isla de Arguim fue el lugar de emplazamiento de la primera feitoria (factoría) portuguesa fuera de Europa.

En Arguim nadie podía comerciar con los árabes excepto aquellos que tuvieran una licencia expedida por el príncipe Enrique. Este procedimiento era supervisado por el feitor. La factoría era una institución creada para proteger el comercio dentro de una sociedad rapaz. Pero en Arguim, además de esta función, la factoría fue creada con el propósito de atraer o desviar hacia ella el comercio de las rutas terrestres transaharianas. Su instalación permitía atraer en mayor número a los mercaderes y concentrar en este punto la circulación de sus bienes.

El oro que se extraía de las «tierras negras» era distribuido por las caravanas hacia la feria de El Cairo; otra ruta se dirigía a Timbuktu, en donde se redistribuía en dos caravanas, una para Túnez y la costa del Mediterráneo, y otra para Orán, Fez y Safi (10). En estas ferias los mercaderes judíos, genoveses y venecianos eran los principales intermediarios. La factoría de Arguim, junto con otras factorías posteriormente emplazadas sobre la costa occidental africana, permitieron atraer gran parte de este oro y de otras mercaderías conducidas por las caravanas hacia el control portugués, desde 1455 hasta 1550.

La trata de esclavos se vio favorecida por las constantes guerras tribales entre los mismos africanos. Cadamosto relata que uno de los reyes negros de la región:

mantenía su poder...por los esclavos que él vendía a los árabes quienes le pagaban con caballos, [cita:Diffie,1977.100].

Los portugueses comenzaron a llevar caballos a Arguim para cambiarlos directamente por esclavos. El precio era de diez esclavos por un caballo. Los portugueses trataron alrededor de

150 000 esclavos entre 1450 y 1550, [Boxer, 1969, 25, 28, 31; Diffie, 1977, 98-99].

El exitoso comercio de Guinea atrajo la mirada de los castellanos, quienes una vez que consolidaron sus derechos sobre las Canarias, con el favor de la Santa Sede, pudieron enviar entonces sus naves para intervenir ilegalmente en el cada vez más importante tráfico guineano. En el caso de Castilla las navegaciones quedaron abandonadas a la iniciativa particular de los grandes señores y marinos de Andalucía, puesto que la corona estaba enfrascada todavía en la guerra de reconquista sobre Granada. Tal como ocurrió con la apropiación de las Canarias, en los viajes de exploración y comercio sobre la costa africana, el rey de Castilla se limitó a conceder su autorización.

El rey Juan II de Castilla, concedió en 1449 al duque de Medina Sidona:

cierta tierra que agora nuevamente se ha descubierto allende de la mar al través de las Canarias, que decía que es desde el Cabo Agüer hasta la tierra del Cabo Rojador con dos ríos en su término donde hay muchas pesquerías, e se puede conquistar la tierra adentro, [Col.Doc.Ine.España, XXXVI, 499].

En poco tiempo, las naves andaluzas comerciaban con los infieles moros y con los negros de Guinea, en franca competencia con los portugueses. Un incidente producido a principios de 1450 -varias carabelas de Sevilla y Cádiz que regresaban cargadas de Guinea a España, fueron atacadas por los portugueses en aguas españolas- provocó la protesta de Juan I de Castilla ante Alfonso V de Portugal, declarando que «la tierra que llaman Guinea es de nuestra conquista», [De las Casas, Lib. I, Cap18].

Alfonso V de Portugal solicitó entonces al papa ratificara las

concesiones y la demarcación de años anteriores, para excluir a los castellanos de ese espacio y evitar otro incidente. El 18 de mayo de 1452, el papa Nicolás V concedió a Afonso V, por medio de la bula Divino amore communiti la autorización a hacer la guerra a los sarracenos y a invadir, conquistar y subyugar los reinos, ducados, condados, principados y otros dominios ocupados por ellos, incluso en el caso de pertenecer a otros reyes o principes cristianos. El derecho de los reyes de Castilla, respetado en 1434, fue desconocido totalmente. La bula concedió a los portugueses la facultad de hacer esclavos perpetuos a los infieles negros y apropiarse de sus bienes. Por último el papa exhortó al rey Afonso a continuar la lucha contra los sarracenos para la dilatación del nombre de Dios y exaltación de la fe, «pro divini nominis augmento, fideique exaltatione», [cita: García Gallo, 1958, p.311].

La muerte de Juan II de Castilla y el ascenso de Enrique IV al trono en 1454, brindó la oportunidad a los portugueses de incrementar su hegemonía en Africa. Enrique IV manifestó indiferencia en cuanto a la rivalidad con Portugal por el comercio en Guinea e incluso en cuanto al señorío de Canarias. Por otra parte, la presión militar que los turcos otomanos dejaban caer sobre los territorios de Levante y que había sido coronada con la conquista de Constantinopla en 1453, hacía estremecer sobre todo a los reinos que comerciaban en el Mediterráneo. Todos los privilegios y exenciones que los reinos mercantes como Portugal, Venecia, Génova, Cataluña y Castilla pudieron conseguir en los puertos de Levante desaparecieron bajo el control de Constantinopla por los musulmanes. Los Turcos

Otomanos no eran hostiles hacia el comercio pero no iban a permitir que los mercaderes cristianos mantuvieran sus privilegios.

A diferencia de los venecianos y genoveses que flirteaban tanto con musulmanes como con cristianos para no perder sus contactos comerciales en Levante, la política portuguesa se inclinaba hacia el enfrentamiento y reconquista de esos territorios. Dentro de esta política ocupaba especial importancia la soberanía de Guinea y la garantía de que su exploración se efectuara sin la intervención de otro reino cristiano. El descubrimiento que llevaron a cabo los marinos portugueses en 1444, del que creían era un brazo occidental de Nilo, hizo fundar la esperanza, en los círculos político eclesiásticos, de que navegando por él, se podría llegar a los dominios cristianos del Preste Juan en Etiopía y concertar una alianza militar en contra de los turcos otomanos para atacarlos por la retaguardia. El mercader italiano Antoniotto Usodimare, que navegaba al servicio de la corte portuguesa, estimaba que la tierra del Preste Juan comenzaban a 300 leguas del interior de Africa.

El 7 de junio de 1454, Alfonso V concedió a la Orden de Cristo la «administración espiritual y jurisdicción de Guinea, Nubia y Etiopía o por cualquier otro nombre que ésta sea llamada», [Silva Marques, 1944, I, 518]. La corona comenzó a gestionar ante la Santa Sede una letra eclesiástica que le confirmara su exclusivo control sobre Guinea y avanzar, ya fuera navegando al interior de los ríos o circunnavegando Africa, hasta alcanzar la «India», «Abisinia», «Etiopía» o como se llamara a la tierra cristiana del Preste Juan.

En 1455 mediante la bula Romanus Pontifex, no sólo se confirmó la concesión anterior, sino que fijó las partes en que se extendería el señorío portugués, estableciendo la demarcación sobre los mares. Puesto que la navegación se hacía siguiendo la costa, la demarcación se hizo atendiendo a algunos de los accidentes de esta. La bula hizo comenzar el señorío portugués en los Cabos Nun y Bojador, el primero situado aproximadamente en la misma latitud que el grupo central de las Canarias, y el segundo al sur (11). Tal demarcación afectaba directamente al señorío castellano, pues mediante ella se atribuían a Portugal las tierras concedidas por Juan II en 1449 al duque de Medina Sidona. Hacia el sur y el oriente, la bula no precisaba algún límite, era indefinido, y con toda intención ya que se suponía que a partir de este documento los portugueses estaban autorizados a viajar hasta encontrar la <<India>>.

El documento recalca insistentemente la dirección que habían tomado los portugueses en sus viajes: hacia el sur y el oriente:

Recientemente llegó a nuestros oídos..que nuestro dilecto hijo y noble varón, el infante don Enrique de Portugal, siguiendo las huellas de su padre Juan, como acérrimo y fortísimo defensor de su fe..aspira ardentemente..a que el nombre del..Creador sea difundido, exaltado y venerado en todas las tierras del orbe, hasta en los lugares más remotos y desconocidos así como a que los enemigos de la milagrosa Cruz..los pérfidos sarracenos y todos los otros infieles, sean traídos al gremio de su fe.

Después que el dicho rey Juan sometió a dominio la ciudad de Ceuta..aquel infante en nombre de dicho rey..pobló de fieles, en el mar Océano, ciertas islas deshabitadas..muchos naturales y habitantes de varias islas del referido mar, viniendo al conocimiento del verdadero Dios, recibieron el sacramento del bautismo por loor y gloria del mismo Dios..Además, como llegase a noticia de este infante que nunca, o al menos no había memoria humana, se había navegado por este mar Océano hacia las costas meridionales y orientales, y que tal cosa era tan desconocida para nosotros los occidentales que ninguna noticia cierta teníamos de la gente de aquellas partes..creyendo prestar en esto un servicio a Dios, por esfuerzo e industria suya hacía navegable

el referido mar hasta los indios, que según se dicen, adoran el nombre de Cristo, de manera que pudiese entrar en relación con ellos y moverlos en auxilio de los cristianos contra los sarracenos y los otros enemigos de la fe. Por eso siempre bajo la autoridad real, de veinticinco años a esta parte, casi todos los años no han cesado de enviar en navios muy ligeros que llaman carabelas, un ejército de gentes de dichos reinos a descubrir el mar y las provincias marítimas hacia las partes meridionales, [García Gallo, Apéndice 6, Incisos 4-6].

Meses después se emitió la bula confirmatoria Inter caetera, en la cual se concedía:

jurisdicción eclesiástica y toda la ordinaria, señorío y poder.. desde los cabos Nun y Bojador hasta toda Guinea, y más allá de la costa meridional hasta los indios. [cita: Farry, 1991, 172].

El término «indios» fue usado tan generosamente que en él entraba, además del pueblo cristiano del Preste Juan, todos los otros «indios» enumerados por Jourdain Catalani de Severac en su Mirabilia Descripta. (ver inciso 1).

La emisión de las bulas Romanus pontifex e Inter caetera (22), constituyó una de las victorias diplomáticas más importantes de la corona portuguesa pues la colocaban a la vanguardia de la expansión europea. El acontecimiento fue celebrado públicamente. En 1457, el rey Alfonso V, encargó al monje y cartógrafo veneciano Fra Mauro la confección de un mapa del mundo. En él se inscribieron cortas leyendas glorificando las hazañas de los navegantes portugueses (ver lam. 14).

Las relaciones políticas de Portugal eran amplias e influyentes en todos los reinos europeos, pero especialmente con los latinos. Los mejores cartógrafos, navegantes e intelectuales del resto de Europa ofrecían sus servicios a la corte portuguesa. Las relaciones con la Santa Sede eran igualmente favorables. Fue en este medio donde comenzaron a circular rumores, noticias y

relatos acerca de unas islas de la «India» que eran la fuente de las especias. En este periodo, Las maravillas de Asia de Marco Polo circularon mucho en forma de facsímiles. En esta obra se habla de las islas de la Especiería. Por medio del secretario del papa, Foggio Bracciolini, los portugueses aprendieron que la Especiería se localizaba en una isla de la «India» llamada Ceylán, pero que se podían obtener especias en muchos más puertos de ese país. Hacia 1441, Bracciolini recibió al mercader veneciano Nicolo de Conti, quien pasó alrededor de veinticinco años en Oriente, visitando Mesopotamia, India, Birmania, Malasia y Egipto, de manera clandestina haciéndose pasar por judío. Conti relató su viaje al secretario del papa y, por medio de éste, se publicó un manuscrito conocido como India recognita. Sin embargo, no todo se escribió en este libro. Bracciolini enviaba constantemente cartas al príncipe Enrique por medio de las cuales lo instruye sobre las maravillas y secretos que escuchó directamente de boca de Conti.

Tomando en cuenta la invasión y conquista del Imperio Bizantino y del cerco impuesto a las rutas especieras que atravesaban Asia Menor, los países intermediarios de este comercio, Génova y Venecia, se verían seriamente afectados y con ellos el resto de Europa en cuanto a la adquisición y distribución de especias. Cuando en 1343, los turcos expulsaron del Mar Negro a los genoveses y venecianos, el precio de las especias en Italia aumentó inmediatamente. En 1350, piratas musulmanes bloquearon el estrecho de Gibraltar, obligando a las galeras venecianas y genovesas, que se dirigían a los puertos del norte de Europa, a

pagar un oneroso impuesto para atravesar el estrecho y proseguir su viaje. En esa ocasión, los artículos orientales se enrarecieron en las ferias de Europa central y en la península Ibérica. En el caso del saqueo de Alejandría, en 1363, por el rey de Chipre, los mercaderes cristianos se vieron obligados a abandonar aquel puerto, produciéndose inmediatamente el alza de los precios de las especias en Occidente. [Ballesteros, 1940, 506].

La corte portuguesa veía en esta coyuntura, tanto una amenaza como una oportunidad de sustituir a los mercantes venecianos en el comercio de especias, pero a través de una ruta marítima desde la <<India>> hasta Europa, circunnavegando Africa. La situación de avanzada de la marina portuguesa sobre el litoral africano era inmejorable para cumplir este propósito. Las cinco razones del por qué el príncipe Enrique fue motivado a enviar sus naves a Guinea, según la crónica de Zurara, hacen ver que el ascenso al poder de los mamelucos en Egipto, y el constante asedio de los Turcos Otomanos sobre Bizancio, desde mediados del siglo XIV, siempre estuvieron presentes, al menos, en la mira de los consejeros y secretarios de la corte portuguesa. La coyuntura de Constantinopla provocó acelerar la consecución de esas razones.

El acceso a la Especiería debería hacerse, inicialmente, por medio del intercambio, a través de la expansión del comercio. Por lo tanto, Alfonso V solicitó al papa la confirmación de la licencia para comerciar con sarracenos y otros infieles, pero ahora hasta <<los indios>>. El 26 de febrero de 1456, el papa Calixto III concedió tal confirmación junto con la extensión señalada mediante la bula Dudum in nostre mentis archana. [García Gallo, 1959, 34].

Tres años después de que los Turcos Otomanos conquistaron el Imperio Bizantino, los portugueses fueron convocados por el papa Calixto III a formar parte de un frente unificado cristiano en contra del avance musulmán. Alfonso V prometió enviar 12 000 hombres financiados y armados por él. Sin embargo, la muerte del papa en 1458 truncó los esfuerzos por organizar la Cruzada. Fue entonces que las tropas preparadas para la Cruzada se destinaron hacia el ataque de la ciudad Alcácer-Seguer en Marruecos, de acuerdo a la política de reconquista del territorio africano. Al año de haber concertado un pacto de no agresión con el rey de Fez, los portugueses sitiaron Alcácer-Seguer con una flota de 200 naves y 25 000 hombres. La ciudad fue capturada el 23 de octubre de 1458. Mediante esta operación los portugueses fortalecían la seguridad de la ciudad de Ceuta y aseguraban su tráfico hacia el sur por mar. (ver lám. 13).

Hacia 1463, Alfonso V organizó una campaña militar en contra de la ciudad de Tánger, pero después de tres intentos de capturarla, nuevamente los portugueses eran derrotados. Siete años después avanzaron sobre Arzila, puerto y ciudad de Marruecos. Lograron capturarla en agosto de 1471 bajo la dirección militar del príncipe Juan, quien más tarde sería rey. Fueron muertos dos mil infieles y hechos prisioneros cinco mil. La noticia de la conquista de Arzila aterrizó a los habitantes musulmanes de Tánger por lo que abandonaron la ciudad ese mismo año ante el avance portugués. El príncipe Juan tomó entonces Tánger pero sin ninguna resistencia. Con esta victoria, el rey Alfonso V se autoproclamó «Rey de Portugal y el Algarve de éste y

del otro lado del mar en Africa»). Más tarde las ciudades de Azemmour, Larache y Safi, ante el temor de ser también saqueadas, solicitaron la protección de Portugal, reconociendo su autoridad en Fez y aceptando la imposición de un oneroso tributo.

La apropiación de los citados puertos ciudades del norte de Africa o su control bajo la persuasión e intimidación armada, respondieron a una coyuntura política europea que contemplaba la defensa de la Cristianidad ante el avance musulmán en Bizancio. Pero tal parece que el concepto de cruzada para los portugueses tendía hacia la reconquista de los territorios inmediatos, a la mano, donde pudieran consolidar su hegemonía y reclamarlos como su dominio exclusivo. Era un concepto más refinado que perseguía lo que hoy llamaríamos objetivos estratégicos.

Después de la muerte del príncipe Enrique, todos los derechos sobre los espacios descubiertos durante su ejercicio, regresaron a la corona portuguesa. La dimensión que cubrían esos derechos incluía, sobre el litoral, a Guinea que en aquel entonces se extendía hasta la Sierra Leona, y el archipiélago de Cabo Verde incluyendo varias islas dispersas. Todos los dominios de Guinea pasaron a formar parte del señorío del príncipe Fernando, sobrino del príncipe Enrique, con «rentas, impuestos, y jurisdicción...», en diciembre de 1460. [Peres, 1935, 189-205].

Los mercaderes extranjeros que con su experiencia en la navegación y el comercio contribuyeron en el proceso de descubrimiento, como Alvise Cadamosto y Antoniotto Usodimare, muy pronto se limitaron al modesto pero próspero comercio en Arguim y los ríos de Gambia y Senegal. Las condiciones para la navegación

en la costa de la Sierra Leona eran muy difíciles y desalentaban toda iniciativa particular. No se realizaron nuevos descubrimientos, ni se tomaron medidas oficiales para renovar el comercio de Guinea, [Parry, 1991, 153].

En 1482, el rey Alfonso decidió arrendar toda la empresa de Guinea, con excepción de Arguim y las islas Cabo Verde, donde ya había arriendos particulares y ya se habían establecido residentes portugueses, a un rico mercader llamado Fernao Gomes, «honorabile ciudadano de Lisboa». Fue contratado por un periodo de cinco años con un sueldo de 200 milreis al año, con la condición de que en cada año estaba obligado a descobrir (descubrir) cien leguas a lo largo de la costa, a partir de la Sierra Leona, es decir quinientas leguas por los cinco años. Fernao Gomes se convertía así, en un arrendatario de descubrimientos, [Parry, 1991, 54; Diffie, 1977, 146].

Los capitanes de Gomes, contratados a su vez por él, fueron Joao de Santarem, Pero Escobar, Soeriro da Costa, Fernao Po, y Lopo Gonçalves. Al final del contrato se había doblado el Cabo Catarina, más allá del Ecuador. Llegaron al reino de Benín y descubrieron las islas Fernando Po (Formosa), Sao Tomé, Príncipe y Annobón. En este periodo destaca el descubrimiento de Elmina, al doblar el Cabo Tres Puntas sobre la Costa de Oro, en 1482. El contrato fue renovado en 1487 (ver lám. 15).

Gomes y sus oficiales gobernaban la navegación y el comercio en Africa bajo la tutela de la corona, pero el contrato no contemplaba una relación de subordinación personal de éstos hacia el rey. La función de Gomes era la de un contratista cuyos

oficiales se convertían en profesionales del arte de la navegación y de los descubrimientos geográficos. Puesto que los viajes fueron para dilatar el comercio y dependieron de un mercader, no sorprende que los nombres elegidos para las nuevas tierras representaran a la principal mercadería encontrada: Costa de Malagueta (Liberia), Costa de Marfil, Costa de Oro (Ghana), Costa de los Esclavos (Togo y Dahomey) (lam. 15).

6. La Capitulación de Alcaçovas.

Con la muerte del rey de Castilla, Enrique IV en 1474, Isabel y Fernando subieron al trono de Castilla, pero Alfonso V de Portugal, no conforme con tal sucesión, tomó las armas contra ellos. Durante la guerra de sucesión ninguno de los bandos estaba obligado a respetar los derechos concedidos por la Santa Sede mediante las bulas, lo mismo en la península que en el mar. Castilla presentó diversas reivindicaciones de dominio sobre los señoríos recién formados. Una de las cartas que la reina Isabel redactó para el papa dice que :

bien sabedes o debedes saber que los reyes de gloriosa memoria mis progenitores, de donde yo vengo, siempre tovieron la conquista de las partes de Africa e Guinea, e llevaron el quinto de todas las mercaderías que de las dichas partes se resgataban, fasta que nuestro adversario de Portugal se entremetió, por

consentimiento del señor Rey don Enrique mi hermano, que aya santa gloria, le dio para ello. [Col.Doc.Ine. España, II, 2.274].

Complementariamente a las reivindicaciones, los Reyes Católicos asumieron la organización directa de los viajes de comercio a Guinea y de la conquista y colonización de las islas Canarias. En 1475 Isabel autorizó oficialmente a sus súbditos a entrar en el comercio africano, y entre 1476 y 1477 en el río Tinto se armaron

flotas corsarias con el fin de interceptar las naves portuguesas que volvían con el oro y demás mercaderías de Guinea. (Parry, 1971, 157-158).

La guerra de sucesión terminó en 1479, Isabel y Fernando se mantuvieron en el trono de Castilla. Conjuntamente, ambas coronas gestionaron la paz, que finalmente fue firmada en la Capitulación de Alcáçovas, el 4 de septiembre de 1479. En esta Capitulación, los Reyes Católicos reconocieron al de Portugal, sus derechos sobre los señoríos de las islas del Atlántico y de las tierras de Africa:

la posesión e casi posesión en que están los tratos, tierras, rescates de Guinea, con sus minas de oro, e qualquier otras islas, costas, tierras, descubiertas e por descubrir, falladas e por fallar, islas de Madera, Porto Santo e Desierta, e todas las islas de Açores, e islas de las Flores, e así islas de Cabo Verde, e todas las islas que agora tiene descubiertas, e qualquier otras islas que se fallaren e conquistaren de las islas Canarias para baxo contra Guinea, porque todo lo que es fallado e se fallare, conquistar o descubrir en los dichos términos .. finca a los dichos Rey e Príncipe de Portugal e sus reinos, tirando solamente las Canarias, las cuales fincan a los reinos de Castilla.

Prometieron que no se entremeterían en la conquista del reino de Fez. A su vez el rey de Portugal reconoció también:

a los señores Rey y Reina de Castilla .. la posesión e casi posesión en que están las islas de Canaria, a saber, Langarote, Palmas, Fuerteventura, La Gomera, el Fierro, la Graciosa, la Gran Canaria, Tenerife, e todas las otras islas de Canaria ganadas e por ganar, e la conquista de ellas, (García Gallo, 1958, Apéndice 1, VIII-IX, 319-320).

y reconoció a Fernando e Isabel como reyes de Castilla.

En suma, la Capitulación consistió en el reconocimiento por ambas partes de los señoríos que a cada reino correspondían por derecho de apropiación. Dejó implícito que la expansión portuguesa debería seguirse haciendo hacia el sur y oriente, <<para baxo contra Guinea>>, lo que permitía a Portugal continuar

sin interferencias, el trazo de la ruta <<hasta los indios>>. Posteriormente, los Reyes Católicos prohibirían a todo castellano y extranjero a su servicio navegar hacia esas partes <<para baxo contra Guinea>>, sin licencia portuguesa. De acuerdo a los términos en que está redactado el documento, constituyó una victoria diplomática de Portugal sobre el dominio oceánico. Tanto en los combates navales, como en los que se libraron en las islas, destacó la superioridad táctica de los portugueses, excepto en las Canarias, donde los asentamientos castellanos estaban muy bien protegidos como para desalojar a sus defensores. Por consiguiente, aunque en la península los portugueses sufrieron una gran derrota y retiraron todas sus pretensiones sobre Castilla, la Capitulación contiene cláusulas muy favorables para Portugal en lo referente al asentamiento y comercio en ultramar.

En septiembre de 1481, el papa Sixto IV mediante la bula Aeterni regis confirmó lo acordado en la Capitulación de Alcaçovas, sentenciando bajo pena de excomunión a todo aquel que la violara. El contenido de la bula es prácticamente el texto de la Capitulación (ver lám. 22).

7. La última etapa de la navegación circunafriicana.

Las posibilidades prácticas de dar seguimiento estricto a todo acuerdo o bula eclesiástica, aún sancionada con la excomunión, eran poco seguras. De la adhesión de ambas coronas a las obligaciones de la Capitulación no era posible fiarse del todo. Como en otras ocasiones. Los castellanos siguieron pescando

clandestinamente en aguas portuguesas. Se creía que una expedición que los ingleses quisieron enviar a la Costa de Oro en 1481 había sido instigada por el duque de Medina Sidona; y la correspondencia desleal del duque de Bragança, que fue interceptada en 1484, incluía propuestas para el comercio castellano con Guinea. El rey de Portugal Juan II, sucesor de Alfonso V, promulgó decretos prohibiendo el comercio con Canarias y prescribiendo la pena capital para los intrusos que fueran sorprendidos en aguas africanas; por vez primera se hicieron serios intentos de impedir la libre circulación de información sobre nuevos descubrimientos. La organización de los viajes empezó a hacerse «con mucho secreto» y «grandes juramentos», con el fin de no ceder ninguna pista a los reinos competidores, [Cortésao, 1924, p. 67].

En 1481 zarpó de Lisboa una nave con quinientos soldados y cien artesanos, bajo el comando de Diogo de Azambuja, con destino a Guinea. Establecieron en la Costa de Oro una factoría y comenzaron a construir una fortaleza a la cual nombraron Sao Jorge da Mina. Esta factoría comenzó a concentrar mercaderías provenientes de varios puntos de la región, como Malagueta, Costa de Marfil, Costa de Oro, Costa de Esclavos, así como con las islas de Sao Tomé y Príncipe (15). Funcionó también como un puesto de abastecimiento y reparación para expediciones posteriores a lo largo de la costa.

De Sao Jorge da Mina zarpó Diogo Cao para realizar la penúltima etapa de la circunnavegación de Africa. Más allá del Cabo Catarina halló un gran río al que llamó Río Poderoso -conocido después como Zaire (15)-. Muy cerca de allí instaló su primer padrao, que eran

columnas de piedra labradas y fechadas, para erigirlos en los puntos más prominentes de la costa donde se explorara, para dejar constancia física de los descubrimientos y hacer una advertencia a los posibles competidores de que ese punto de la costa constituía parte del dominio portugués de ultramar. Tal parece que la inscripción de los padraos, contenía ciertas cláusulas de apropiación. La instalación de un padrao incluía una solemne ceremonia jurídica, ante notario público. El lugar todavía se conoce como Ponta do Padrao (15). Después de doblar Cabo Santa María instaló el segundo padrao en el sitio que llamó Santo Agostinho.

En un segundo viaje, Diogo Cao siguió instalando padraos y estableció contacto con el rey del Congo. A lo largo del viaje el cartógrafo alemán Martín Behaim elaboró un registro cuidadoso y sistemático de cada lugar que se exploraba. Más tarde confeccionaría su famoso globo en el cual incluiría muchas leyendas como ésta:

En el año de nuestro señor 1483, el rey de Portugal Juan II, envió ciertas naves, navegando hacia el sur hasta Etiopía. Los capitanes fueron Diogo Cao y el alemán Martín Behaim de Nuremberg, expertos en la geografía y en las artes del mar. ellos abrieron un nuevo mundo hasta entonces desconocido. después de veintiséis meses muchos habían muerto del calor, ellos regresaron a Portugal trayendo pimienta, granos del paraíso y muchas otras cosas muy numerosas para mencionar>>, (Cita:Peres,27B-279J).

El concepto de Novo Mundo fue aplicado a Africa antes del descubrimiento de América.

En 1486 llegaron a Lisboa de regreso de la costa africana, los navíos de João de Aveiro en el que venía un embajador del reino de Benín, el cual informó al rey Juan II sobre un potentado del noreste africano, llamado Ogané, quien por las señas que dió el africano, se asemejaba mucho al Preste Juan. El rey determinó

mandar a Fray Antonio de Lisboa y a Pedro de Montarroi a buscar la India por tierra. Se dirigieron en primer lugar a Jerusalén, porque el rey Juan II sabía que ése era el lugar donde se encontraban peregrinaciones de todas partes del mundo cristiano. Sin embargo, ambos regresaron de allí sin recado alguno, diciendo que no pudieron proseguir su camino por no hablar la lengua arábigo. [Cortésao, 1974, 72-73].

Una vez más, Juan II procuró que emisarios suyos llegaran a la India o al Preste Juan por tierra. En esta ocasión escogió dos servidores «que hablaban bien el árabe». A Pedro da Covilha el rey:

le habló en gran secreto, diciendo que esperaba de él un gran servicio... junto con otro compañero que se llama Alfonso de Paiva... fueran ambos a ir a descubrir y saber del Preste Juan y de donde se haya la canela y las otras especierías que de aquellas partes llegan a Venecia por tierras de moros. [Cortésao 1974, 73].

Pedro da Covilha y Alfonso de Paiva partieron en mayo de 1487 a un viaje del cual nunca regresarían. En esa entrevista con el rey asistió el duque de Beja, Don Manuel que años más tarde debería suceder en el trono a Juan II, y después recibir las primeras noticias de Covilha en Etiopía.

En agosto del mismo año, fue enviada la expedición que realizaría la última etapa de la circunnavegación africana bajo el comando de Bartolomeu Dias. En cuatro meses, Dias había llegado al último padrao instalado por Cao, avanzó hasta la Bahía de Hotentotes, la Bahía dos Vaqueiros, dobló el Cabo Seal, el Cabo Recife y llegó a la bahía Algoa. El punto más al este que logró alcanzar fue El Río do Infante. Un par de días después se vió forzado a comenzar el viaje de regreso a casa, desde el área donde el contorno africano comienza a tener una dirección

noreste. De regreso, el 14 de mayo de 1488, Dias y sus hombres vislumbraron un gran promontorio al que denominaron Cabo de Boa Esperança (15). Arribaron a Lisboa en diciembre de 1488. Aparentemente, Juan II no mostró gran interés por los resultados del viaje de Dias. No se hicieron esfuerzos inmediatos por enviar otra expedición más allá del Cabo Boa Esperança. El próximo viaje de importancia sería nueve años después.

El viaje marítimo de Dias, así como el viaje terrestre de Covilhã son los acontecimientos que prepararon el descubrimiento marítimo de la India. Paradójicamente, el viaje de Covilhã tuvo mayor importancia. El padre Francisco Alvarez relata en su Verdadera informaçao que los dos viajeros se dirigieron juntos a Rodas y después a Aden, donde se separaron. Paiva embarcó posiblemente en dirección de Etiopía, sin embargo moriría más tarde. Covilhã continuó su viaje hacia la India, pasando por Ormuz, Goa, Calicut y Cannanor. Regresó a Aden y de ahí fue a Sofala y a el Cairo. En el Cairo supo de la muerte de Paiva, y se preparaba para regresar a Portugal cuando se encontró dos judíos portugueses -Rabi Abraao de Beja y José de Lamego- que lo andaban buscando con cartas del rey Juan II. Covilhã entonces abandonó la idea de regresar, escribió al rey, dando cuenta del viaje y enviando señas precisas -una carta de marear donde puso los nombres de los lugares que visitó- y la envió con José Lamego. Indicó que viajaría a Etiopía para realizar la misión incumplida de Paiva. En 1493 llegó a Tegulet donde se encontraba el Negus emperador de Etiopía. Este lo condujo a la corte del Preste donde fue muy bien recibido, más después de una tentativa frustrada de

regresar a Portugal, con presentes y una respuesta del Preste para Juan II, nunca más lo dejaron partir. [Cortésao,1974,75-76].

La información que registró Covilha y que envió con José Lamengo, llegó a las manos del rey en 1491. Para este entonces, hacía dos años que el viaje de Dias había llevado las primeras señas del mar de la India. La carta de Covilha hablaba de la pimienta y de la canela de Calicut, del clavo que llegaba allí proveniente del Lejano Oriente, de la importancia de Calicut como feria donde se podían comprar especias. Covilha indicaba la posibilidad de navegar por el «Mar de Guinea» al puerto de «Sofala, que está en Etiopía cerca de Egipto», [Diffie,1977,164].

En diciembre de 1495 el rey Juan II envió a Vasco Fernandes de Lucena ante el papa, para informarle que las naves portuguesas habían estado a «las puertas de la India» después del viaje de Dias, y que esperaban en poco tiempo establecer contactos con los pueblos cristianos de «oscurísima fama» que poblaban el otro lado de Africa. [Boxer,1969,34-35].

B. Las capitulaciones de descubrimiento y rescate.

La sucesión en los descubrimientos de los archipiélagos de Canarias y Madeira en 1420 y de Azores en 1427, hacían pensar en la existencia de otras islas situadas más al occidente, navegando hacia el mediodía. En el portulano de André Bianco de 1436, en el planisferio de Giacomo Girolamo de 1426, en un Mapamundi Catalan de 1450, en el mapa de Bartolomé Pareto de 1455 y en algunos posteriores como el de Pedro Reinel de 1504, se representaban

dentro del Océano occidental las islas no descubiertas de Antillas, Sataaná, y Brasil. Entre los serios propósitos de descubrir mas islas navegando hacia occidente, se encuentra el que realizó Fernao Duimo, caballero y capitán de la isla Terceira, perteneciente al archipiélago de Azores, en 1497. El rey de Portugal le concedió el permiso para efectuar el descubrimiento diciendo que:

desea encontrar una gran isla o islas o tierra firme por costa, la cual se presume es la Isla de las Siete Ciudades, y todo esto por su propia mano e industria. (cita:Peres,329).

Asimismo, la idea de que la India podía ser descubierta navegando hacia occidente, era un lugar común para muchos cosmógrafos, cartógrafos y navegantes del siglo XV. Algunos pensaban que las islas del Atlántico podían servir como puertos de avanzada para, paulatinamente, aproximarse a la India; otros, como Paolo dal Pozzo Toscanelli, especulaban que se podía llegar a la India en un solo viaje, sin escalas. En 1474 escribió al consejero del rey de Portugal recordándole las ocasiones en que le había «mencionado la muy corta distancia de aquí a los lugares donde las especias crecen..navegando hacia el mediodía».

La relación de Colón con la corona portuguesa era como la de cualquier otro mercader o navegante genovés que acudía a Lisboa para hacer negocios. Colón participó en las asociaciones mercantes de familias genovesas importantes como la Spinola, Paola Di Negro, Centurione y Jerónimo de Médicis, todas ellas intermediarias en la venta de azúcar en Madeira, de donde Colón fue por un tiempo residente. En los círculos mercantes fue donde Colón se instruyó sobre la posibilidad de hallar nuevas islas e incluso de alcanzar la India navegando hacia occidente. La

constante relación personal con Toscanelli, la lectura de Los viajes de Marco Polo y de la Imago Mundi del Cardenal Pierre d'Ailly (16), condujo a Colón a la conclusión de que la distancia entre las islas conocidas y la Especiería no era mayor de 600 leguas. Tal conclusión se derivaba de una concepción del tamaño de la Tierra una cuarta parte más pequeña de lo que es.

Cuando Colón presentó ante la corte castellana su proyecto de navegar hacia occidente para llegar a la isla o islas o tierra firme donde crecen las especias, motivó una larga serie de discusiones, en las cuales participaron los consejeros, teólogos y juristas de Castilla. Se ha considerado que el problema medular de estas discusiones fue el de la posibilidad jurídica, más que técnico práctica, de navegar por el Atlántico hacia la Especiería, estando vigente la Capitulación de Alcabovas, confirmada y sancionada con excomunión por la bula Aeterni regis.

Finalmente, el extravagante proyecto de Colón fue aceptado y con esto se estableció una fórmula de apropiación conocida como Capitulaciones de descubrimiento y rescate, mediante la cual la corona de Castilla daba su primer paso para traer bajo su dominio el comercio de la India. Cuando se hablaba de <descubrir> se hacía referencia al don concedido por Dios a los hombres de leer las <semejanzas> de la tierra a partir de sus signos y poder dar señas de ella, leer sus certidumbres manifiestas. Todo descubrimiento estaba emparentado con la fe de un mundo cuyo orden podía ser develado a través de la acumulación infinita de sus signos. El rescate (rescate) enunciaba el acto de traficar

con todos los pueblos de la tierra para obtener bienes; pagar al dueño por la <liberación> de alguna de sus propiedades.

Los términos de la apropiación de las tierras que se descubrieran, se establecieron antes de tener la certidumbre absoluta de su existencia. La Capitulación se firmó en Santa Fe el 17 de abril de 1492. El texto se ajusta, desde el punto de vista jurídico, a todos aquellos en los que solicita el favor o la sesión de derechos o la tutela de los soberanos españoles. El texto inicia diciendo que:

Las cosas suplicadas e que vuestras altezas dan e otorgan. y del viaje que agora. ha de fazer. en servicio de vuestras altezas... [Navarrete, 1825, II, 1-8].

Se trataba de un servicio, consistente en el descubrimiento y recate, que por voluntad propia Colón se prestó a hacer para la corona.

El servicio se haría dentro de los dominios de los señores reyes de Castilla exclusivamente, por tanto, se dirige a ellos <<como señores que son de las dichas mares Océanas>>, [Navarrete, 1825, II, 1-8]. Se trata de un señorío cuya dimensión es indefinida, por lo que el descubrimiento siempre se trató de hacer navegando hacia occidente. Ninguna parte de la Capitulación contiene alguna referencia a la India. La intención de ambas partes de descubrir la India se ocultó cautelosamente. Es por eso que en diversas instrucciones o <<provisiones>> para el primer viaje de Colón, los reyes dicen que se envía a éste:

para ciertas partes de la mar Océana, sobre algunas cosas que cumplen a nuestro servicio. [Navarrete, II, 12].

Estas <<provisiones>> se enviaron a otros servidores de la corona para que facilitaran a Colón las carabelas y los bastimentos. Los hechos posteriores y la tenacidad con que Colón afirmó hasta su

muerte haber descubierto las Indias y el Cipango demuestra que el propósito era descubrir las Indias. Los reyes católicos pusieron en todo momento el máximo interés en que el dominio que pensaban extender hasta las Indias, por obra de Colón, quedara perfectamente delimitado del portugués de Guinea. Los preparativos se hicieron anunciando que el viaje no iría a Guinea ni a la Costa de Oro, y en otras <<provisiones>> se prohibió a Colón encaminarse a esas partes.

Como pago del servicio que Colón pretendía hacer a los reyes de Castilla, solicitó fuera nombrado por éstos su almirante, virrey y gobernador vitalicio en todas aquellas islas y tierras firmes que él descubriera. Días más tarde de haberse firmado la Capitulación, 30 de abril, los reyes extienden a favor de Colón un privilegio con el título de <<Almirante, Virrey y Gobernador>> pero únicamente:

después que hayades descubierto e ganado las dichas islas e tierra firme en la dicha mar Océana, [Navarrete, II, 12].

La situación de algunas islas ya conocidas del Atlántico, como Palma y Tenerife del archipiélago de Canarias, mostraba la posibilidad de que dentro del dominio oceánico castellano, existiesen islas sin dominar de manera efectiva. Estas islas sin señor son a las que se refiere la Capitulación. El cargo del cual fue investido Colón es equivalente al de un señor; su poder se fundamenta en la jurisdicción que ejerce sobre un determinado territorio. Los reyes establecen también que Colón en adelante podrá llamarse:

e intitular Don..de las dichas Indias..e librar todos los pleitos e casos civiles e criminales..según lo acostumbran usar e exercer los Almirantes de nuestros reinos; e podades punir o castigar los delincuentes..e llevades los derechos e salarios a los dichos oficios..pertenecientes, [Navarrete, II, 12].

La jurisdicción y señorío del almirante se ejercía, según un Privilegio Real de 1399, sobre los asuntos que pertenecen al mar, sus puertos e, incluso, sobre los ríos navegables. [García Gallo, 1944,33]. También de acuerdo con un Privilegio Real, pero de 1419, el ejercicio del poder del almirante abarcaba:

toda la justicia e jurisdicción alta e baja, civil e criminal, e con el mero e mixto imperio. [cita:García Gallo,1944,33].

Lo que quería decir que en virtud del mero imperio podía conocer y juzgar todas las causas que suponían pena de muerte, mutilación o destierro, condena a servidumbre o concesión de libertad al siervo; y en cuanto al mixto imperio podía atender pleitos civiles.

El cargo de almirante que se extendió a Colón, lo ejercería únicamente a nombre y representación de los reyes. La justicia que él administrara, se haría en nombre de los reyes mediante la fórmula:

Esta es la justicia que mandan facer el Rey e la Reyna nuestros señores, [cita:García Gallo,1944,33].

Por su cargo, no sólo ha de obedecersele como a la persona del rey, sino que los servidores (funcionarios) designados por Colón, lo serían en nombre de sus Altezas, y éstos tenían que comportarse como si fueran nombrados por ellas.

De igual manera, el cargo de gobernador y virrey es efectivo y simbólico a la vez. El gobernador era un representante de la persona del Monarca, el cual podía ejercer casi todos los derechos de éste. Era un oficio de gran preeminencia, proporcionando a Colón la exención de la jurisdicción ordinaria. El nombramiento de virrey no tenía validez oficial todavía a fines del siglo XV, por lo que al atribuirlo a Colón era para

reafirmar el papel simbólico que representaría en ausencia del Rey.

Cada uno de los cargos u oficios que ejercería Colón en la apropiación de los espacios que descubriera, provienen de un amplio repertorio de leyes seculares de los reinos de Castilla, conocido como Partidas. Sin embargo, en gran medida lo referente en cuanto a la forma de gobierno en la Capitulación y el Privilegio, contienen elementos nuevos. La organización política de cada reino, de donde Don Fernando y Doña Isabel eran rey y reina, a saber: Castilla, León, Aragón, Sevilla, Granada, Toledo, Valencia, Galicia, Mallorca, Cerdeña, Córdoba, Córcega, Murcia, Xaen, Los Algarves, Alxeciras, Gibraltar y de las islas Canarias, Conde y Condesa de Barcelona; señores de Vizcaya y de Molina; Duques de Atenas y de Neopatria y de Gociano, etcétera estaba sometida a leyes particulares y a regimenes de gobierno específicos, de manera que en cada uno de ellos, los derechos y atribuciones del monarca variaban, lo que podía hacer en Cataluña o Aragón no podía hacerlo en Valencia y viceversa. El monarca era el rector supremo en cada uno de esos reinos, y a él correspondía la dirección del gobierno, pero ante la imposibilidad de la presencia real en cada uno de ellos, fue necesario la delegación de sus poderes y funciones en altos magistrados, que bajo su nombre actuaban en cada uno de aquellos territorios. Tal procedimiento se multiplico durante el siglo XIII, mediante la reconquista de varios territorios por Jaime I. En el caso de Mallorca y Valencia, en ese momento se nombro un procurador real, mientras que el rey se ocupaba personalmente del gobierno de

Aragón y Cataluña. Preferentemente ocupaba el cargo el príncipe heredero, pero podía designarse también a algún pariente del rey o a un noble de ilustre abolengo.

La Capitulación y el Privilegio derivaron precisamente de aquella forma de gobierno y jurisdicción que se delegaba mediante una concesión graciosa, la cual equivalía a señorío pero que no limitaba los alcances ni la intervención directa del monarca. Sin embargo, sus términos fueron redactados por Colón en su totalidad, de hecho el cargo de «Almirante, gobernador y virrey» fue inventado por él y propuesto a los reyes en la Capitulación. Creyendo descubrir islas y tierras en el mar, quiso detentar la misma autoridad que detentaba el almirante mayor de Castilla. No siendo esto bastante, quiso también ser nombrado gobernador y virrey, cargos que eran desconocidos en Castilla pero existentes en cambio en la corona de Aragón, [García Gallo, 1944, 201.

Además de la forma de dominio, la Capitulación define también un mecanismo de participación de los rescates o mercaderías que se lograsen obtener durante el viaje. La empresa incluía el firme propósito de establecer una relación de tipo comercial con los habitantes de las Indias. En la Capitulación se dice:

que de todas e qualesquiere mercaderías..piedras preciosas, oro, plata, especiería e otras..que se compraren, fallaren, ganaren e hobieren dentro de los límites de dicho almirantazgo..lleve para sí [para Colón] la décima parte..e faga de ella su voluntad, quedando las otras nueve partes para vuestras altezas. [Navarrete, 1825, 101.

Este es el aspecto que separa y aleja a la Capitulación o asiento de las anteriores fórmulas de apropiación realizadas por los servidores reales en Castilla. El primer antecedente que se

tiene, data del 24 de febrero de 1480. En ese entonces se asociaron la corona y particulares para la conquista de territorios insulares (la Gran Canaria), bajo el principio de una participación, más o menos pareja, de los costos y de los beneficios de la empresa. La empresa de conquista se llevaría a cabo, al margen de la intervención del señor de Canarias, puesto que éste era un cargo hereditario. La corona concedió a los particulares la exención temporal durante diez años de los derechos y la quinta parte de las pesquerías, presas, esclavos, cueros, y sebos que correspondían al rey. Durante ese tiempo los particulares percibieron esos derechos. Al cabo de los diez años los gastos que originó la conquista corrieron a cuenta de la corona y ésta percibió aquellos derechos.

A través del cargo de almirante, Colón podía disfrutar de distintos derechos y exenciones de índole mercantil. El almirante tenía participación en todas las ganancias que se obtenían mediante la flota. Desde 1416 estaba vigente la cláusula que indicaba que:

qualesquier navio o bajel..que fuere o viniere..a puertos..de los mios reinos e señorios, fletados e por fletar, que pueda el dicho mi almirante cargar la tercia parte en él o en ellos para sí, [Navarrete, 1825, I, 360].

Estos derechos fueron confirmados especialmente para el caso de Colón en 1493 y en 1495. La Provision Real de 30 de mayo de 1495, para el tercer viaje, señala que:

Por quanto Nos hobimos hecho merced a..nuestro almirante de las dichas Indias, que el podiese cargar en cada uno de los dichos navios..la octava parte del porte de ellos, es nuestra merced que con cada siete navios que fueren a las dichas Indias, pueda el dicho almirante, cargar uno, para facer el dicho resgate. [Cita: García Gallo, 1944, 401.

Después de su primer viaje y de haber obtenido éxito, se

concedieron otros títulos y se confirmaron los de la Capitulación de Santa Fe. En una Provisión del 29 de mayo de 1493 se dice que los que le acompañen a las Indias le obedecieran como Almirante de sus Altezas en la mar, y en la tierra como «Visorey e gobernador de sus Altezas», [Navarrete, 1825, II, 681. En lo sucesivo, lo que predominó fue el sistema de Capitulaciones, consistentes en «mercedes» que emitía la corona ante ofertas de servicio de descubrimiento y rescate; el otorgamiento de licencias para su realización, la regulación del procedimiento en que habría de prestarse el servicio, y la correspondencia de la corona con ventajas a quien se disponía a llevarlo a cabo.

En 1499, mientras Colón realizaba su tercer viaje, se organizaron diversas expediciones independientemente de él, pero sin perjuicio de su autoridad. La corona siempre buscó proteger al máximo sus derechos de propiedad y dominio sobre lo descubierto por Colón, ya que éste trató de interpretar los términos de la Capitulación de Santa Fe de acuerdo al carácter de posesión del territorio del señorío. Pero el señorío de Colón tenía el mismo carácter de las capitanías portuguesas, es decir, era exclusivamente de autoridad personal.

El 6 de junio de 1499 los reyes firmaron una Capitulación de descubrimiento y rescate con Vicente Yáñez Pinzón, la cual dice:

por virtud de una cédula e mandamiento que tenemos sus altezas, damos licencia a vos... e a los que con vos fueren, para que podáis ir a descubrir islas e tierra firme por el mar Océano. [CDFR, II.

En 1519 se redactó una Relación del asiento y capitulación con Andrés Niño, piloto de vuestra Alteza para el descubrimiento que ha de hacer de la mar del Sur, diciendo que:

ha de ir por la costa de la mar del Sur..y ha de buscar contratación de especiería, [CDR,XXXII].

La corona castellana sabía que sobre los territorios de la India y Cipango no podían ejercerse, al menos inmediatamente, los cargos y funciones delegados a sus servidores por medio de las Capitulaciones. Se trataba de infieles no sujetos de hecho ni de derecho a los principios político eclesiásticos de dominio, [Zavala, 1935, 41]. Los rescates de la India solo podían obtenerse a través de un trato amistoso con sus soberanos. Además, las naves de Colón no iban armadas como para persuadir a esa gente a establecer el trato. Contrariamente a esa posibilidad, el viaje de Colón implicaba para la corte castellana, la posibilidad de concertar alguna alianza de tipo comercial con algún reino o soberano de la India. Junto con todas las atribuciones que le fueron delegadas, Colón representaría el papel de emisario ante la corte de algún monarca indeterminado de la India. Los Reyes Católicos redactaron una carta de presentación dirigida al:

serenísimo príncipe [...], amigo nuestro carísimo. Fernando e Isabel, rey y reina de Castilla..Por los relatos de algunos súbditos nuestros y de otros que de esos reinos y partes Nos vinieron, hemos sabido con alegría cuan buen ánimo y óptima voluntad tenéis para con Nos y nuestro estado y con cuan buen ánimo y óptima voluntad deseáis ser cerciorado de la prosperidad de nuestros asuntos, [CDIU, v.25, c.31].

9. El Tratado de Tordesillas.

Los resultados del primer viaje de Colón alteraron significativamente las pautas de la división y de la dirección que habrían de tomar las sucesivas expediciones de la corona castellana frente a la portuguesa. Hicieron aun más complejo el problema de medir e conceptualizar la dimensión del dominio

oceanico correspondiente a cada reino.

Cuando Colón regresaba de su primer viaje fue sorprendido por una tormenta que lo hizo desviarse hasta la isla Santa María, del archipiélago de Azores. De ahí fue trasladado a Lisboa y presentado ante el rey de Portugal, Juan II, el 4 de marzo de 1493. El rey escuchó directamente de Colón las noticias de la localización donde las tierras nuevas fueron descubiertas. La reacción inmediata de Juan II fue la de creer que las tierras descubiertas pertenecían a su dominio, de acuerdo al Tratado de Alcaçovas de 1479. Colón fue acusado de navegar en aguas portuguesas. En su defensa, Colón presentó al rey las personas que trajo de aquella tierra, y viendo éste que no eran negros y que sus cabellos tenían el color y la textura parecida a aquellos que llamaban indios, se convenció, aunque no del todo, de que Colón había, en efecto, descubierto la India navegando hacia occidente.

Juan II ordenó que se preparara una flota bajo el comando de Francisco de Almeida para buscar la tierra que Colón había visitado. Al enterarse de esto, la corona castellana protestó el envío de alguna flota portuguesa a esas aguas hasta que se pudiera determinar el área de los descubrimientos con respecto a los tratados existentes.

La delimitación de los respectivos señoríos establecida en 1479 por la Capitulación de Alcaçovas, confirmada y sancionada por la bula Aeterni Regis de 1481, no garantizaban a Castilla un seguro dominio de sus recientes descubrimientos. La línea horizontal imaginaria de demarcación <<de las islas de Canaria para baxo contra Guinea>> era el paralelo más meridional de las

Canarias, es decir 27 grados 30 minutos norte, mientras que la isla más septentrional alcanzada por Colón (San Salvador) se ubicaba en 27 grados norte, por lo que todas las islas descubiertas estarían incluidas en el señorío portugués.

Las primeras noticias del descubrimiento llegaron a Roma desde Lisboa, el 11 de abril de 1493, una semana antes de que Colón arribara a Barcelona después de haber sido liberado por el rey Juan II. Para la corona castellana la intervención de la Santa Sede en la resolución del problema territorial se hacía impostergable; sólo el papa podía definir la nueva situación de los rivales ante los descubrimientos. Castilla comunicó oficialmente al Vaticano el descubrimiento al mismo tiempo que negociaba la emisión de una bula que le diera posesión. El 3 de mayo de 1493 el papa Alejandro VI, emitió la bula Inter caetera en la cual se refirió a los reyes de Castilla reconociendo que:

no ha mucho dedicasteis...todo nuestro esfuerzo a la recuperación del reino de Granada de la tiranía de los sarracenos; por ello estimamos digno y no innmercido concederos espontánea y favorablemente aquello que en cualquier manera os ayude a propagar el Imperio cristiano. [García Gallo, 1958, 12].

En esos términos el papa Alejandro VI justificaba que:

todes y cada una de las tierras o islas, así las desconocidas como las hasta ahora descubiertas...con todos los dominios de las mismas, con ciudades, fortalezas, lugares y villas y los derechos y jurisdicciones y todas sus pertenencias, a vos y vuestros herederos los reyes de Castilla...perpetuamente, por la autoridad apostólica...donamos, concedemos y asignamos y a vos investimos de ellas, [García Gallo, 1958, 12].

Castilla había dado un primer gran paso al adjudicarse como su dominio los territorios descubiertos, pero la bula Inter caetera adolecía de una cláusula que definiera o demarcara -de manera imaginaria- tal dominio en el océano Atlántico. Dado que las rutas de navegación castellana se seguirían dirigiendo hacia

occidente. Colón propuso «trazar una raya vertical» que pasara por Azores y Cabo Verde a una distancia de 100 leguas hacia en mediodía, sustituyendo a la «raya» horizontal que se trazó tomando como referencia las Canarias en el Tratado de Alcacovas. Colón deseaba navegar sobre latitudes situadas más al sur.

Alejandro VI concedió el trazo de la línea de demarcación al día siguiente de emitir la bula Inter caetera, es decir, el 4 de mayo de 1493, mediante la bula Eximiae devotionis (Inter caetera II), con el mismo texto que la primera, a excepción de la inclusión que hizo para referirse a la línea de demarcación:

todas las islas y tierras firmes descubiertas y por descubrir hacia el occidente y mediodía, haciendo y constituyendo una línea desde el polo ártico..hasta el antártico, que están hacia la India..la cual diste de cualquiera de las islas..Azores y Cabo Verde cien leguas hacia el occidente y el mediodía. [García Gallo 1958, 13].

El 26 de septiembre de 1493, los castellanos lograron que se les concediesen en las tierras que descubrieran los mismos derechos que poseen en las suyas los portugueses, mediante la bula Dudum siquidem. En su redacción se confirma lo citado en la Inter caetera y en la Eximiae devotionis. La nueva demarcación creaba un dominio oceánico de proporciones no imaginadas hasta entonces para la navegación castellana. Por el contrario, el dominio portugués se constreñía a los márgenes costeros de Africa y, en ese entonces, a la impredecible situación de la ruta hacia la Especiería navegando al oriente. Lo más alarmante para la corona portuguesa era la referencia explícita a la India a partir de la bula Eximiae devotionis. Juan II envió embajadores a ante los Reyes Católicos a quienes presentaron un memorial indicando la necesidad de:

delimitar los mares, islas y tierras a los que podrian ir los navios y gentes de los Reyes Católicos. IGHA, 1973, t. I, p. 2201.

Los embajadores portugueses proponian trasladar hasta 270 leguas más al occidente la línea de demarcación con el objeto de proteger su dominio en los mares Africanos. Los Reyes Católicos rechazaron la propuesta e insistieron en su interpretación de «Canarias para baxo contra Guinea». La discusión se resolvió hasta junio de 1494, con la firma del Tratado de Tordesillas. El texto del tratado inicia con la precisión de que el acuerdo entre ambas partes se realizó no para establecer una nueva demarcación sobre lo ya descubierto, sino para repartir el espacio ante la eminente dilatación de cada uno de los dominios:

por quanto entre los dichos Señores..hay cierta diferencia sobre lo que a cada una una de los dichas partes pertenece de lo que hasta hoy día..está por descubrir en el mar Océano, [García Gallo, 1958, 14].

El océano se mostraba ante la mirada de los navegantes como un espacio gigante, en el cual podía haber más tierra que la ya conocida. En una minuta de Colón, indicó que en las Indias había más tierra que en Africa y Europa, y más de mil 700 islas, algunas de las cuales eran mayor que España, [Navarrete, 1825, II, 254].

La parte medular del Tratado dice:

Que se haga y asigne por el mar Océano una raya o línea derecha de polo a polo..a trescientas setenta leguas de las islas de Cabo Verde para la parte poniente, por grados o por otra manera..Y que todo lo que hasta aquí tenga hallado y descubierto y de aquí en adelante se hallare y descubriere por el dicho Señor Rey de Portugal y por sus navios, así islas como tierra firme, desde la dicha raya..yendo por la dicha parte de Levante..quede y pertenezca al dicho Señor Rey de Portugal..para siempre jamás. Y que todo lo otro.. desde la dicha raya..yendo por la dicha parte de poniente..sea y quede y pertenezca a los Señores Rey y Reina de Castilla..para siempre jamás. [García Gallo, 1958, 14].

Otras cláusulas indicaban que lo descubierto por cada reino en

zona perteneciente a otro, desde la firma del tratado, sería devuelto a quien correspondiera. Castilla tenía derecho a pasar por la zona lusitana en dirección a la raya y a su demarcación. Se reunió y envió una comisión con representantes de ambas naciones (pilotos, astrólogos y marinos) para determinar in situ, en un término de diez meses, la línea de Tordesillas. Sin embargo, los métodos de la época fueron insuficientes para establecer la longitud en el mar, por lo que la demarcación fue pospuesta y finalmente abandonada. Las dos coronas disputaron el caso hasta 1777 (22).

Posterior al Tratado de Tordesillas no hubo bula confirmatoria o sancionadora emitida por la Santa Sede. La línea de Tordesillas fue producto únicamente de la diplomacia entre las dos coronas sin el arbitrio del papa. No obstante, muchos autores coinciden en afirmar que en el tratado quien salió ganando la mayor parte fue el reino castellano. La bula Inter caetera del 3 de mayo de 1493, señala que los Reyes Católicos adquirieron las islas y tierras «para sí» y en ellas concedía el papa «plena, libre y absoluta potestad, autoridad y jurisdicción» sin asumir alguna otra forma de dependencia jurídica en relación a la Santa Sede, aun cuando el papa haya utilizado la palabra «investidura», la cual podía asociarse con las tenencias feudales, en este caso expresa el acto de poner a alguien en posesión de algo.

Hacia 1494 no se había hecho aún expedita la ruta hacia la India navegando hacia el oriente, pero los portugueses ya habían doblado el Cabo de Buena Esperanza, ubicándose en el umbral de

los mares de la Especiería. Además de proteger el dominio de Guinea, es posible que la razón por la que los portugueses propusieron trasladar la línea de demarcación a 370 leguas al occidente de las islas Cabo Verde es porque ya conocían la existencia de las costas del actual Brasil, [Cortés, 1974, 42]. La corona portuguesa había guardado celosamente esta información bajo la iniciativa del rey Juan II de hacer todo lo referente a los descubrimientos con gran secreto y juramentos. Las costas brasileñas, quizá descubiertas accidentalmente al desviarse alguna de las naves portuguesas que iban a Guinea por influencia del régimen de vientos del Atlántico, servían de puerto de escala para las naves lusas que se dirigían a Cabo de Buena Esperanza. Al darse cuenta que con la bula de demarcación del 4 de mayo de 1493, Eximiae devotionis, esas costas caerían dentro del dominio castellano, la corona de Juan II trató de evitarlo, proponiendo entonces trasladar la «raya» de demarcación a doscientas setenta leguas más al occidente, que es en sí, el elemento básico del Tratado de Tordesillas.

EL ARCHIPIELAGO DE LAS FACTORIAS

10. El descubrimiento de la India.

Ocho años después de haber doblado el Cabo Buena Esperanza y del envío de la crónica y de la carta de marear sobre el Océano Indico, Portugal envió una flota para descubrir la India y traficar especias con los soberanos indios. La demora de ocho años fue provocada, probablemente, por las campañas militares portuguesas sobre Marruecos en 1487, 1488 y 1490; por el envío de dos flotas en 1489 para construir un fuerte en la isla Graciosa, intentos fallidos; la expulsión de los judíos españoles y el asilo de muchos de ellos en Portugal, en 1492; por el descubrimiento de Colón y la necesidad de asegurar los dominios portugueses; y finalmente por la muerte del rey Juan II en 1495 y el ascenso de Manuel al trono. Hay que sumar a lo anterior la presión de que fue objeto el rey Manuel por parte de los Reyes Católicos con respecto a los judíos y musulmanes portugueses, problema que tomó dos años más por resolverse. [Diffie, 1977, 175].

El rey Manuel I de Portugal, reunió con todo secreto a su consejo y ordenó se preparase una flota para llegar hasta la India. Fue una de las empresas más costosas para la corona portuguesa, pero en ella participaron aportando crédito los Marchionni de Florencia, que habían gestionado los créditos para los viajes de Covilha; participó la casa Bardi que tenía una sucursal en Lisboa; los Affaitadi de Cremona, en cuyas manos

estaba gran parte del comercio azucarero en las Madeira; y también aportó crédito la casa alemana Fugger, mediante su agente español Cristóbal de Haro quien fue enviado a Lisboa para tal efecto. El crédito de la corona era bueno: el oro de Guinea llegaba ininterrumpidamente, y por ese entonces la corona confiscó algunas propiedades y bienes de los judíos no conversos.

El rey nombra a Vasco da Gama como el capitán-mor (capitán mayor) de la flota, recibiendo el encargo de buscar cristianos y dirigirse específicamente a la ciudad de Calicut, de la cual se sabía, por medio de la crónica de Covilha, era la ciudad más importante del tráfico de especias sobre la costa Malabar. El rey le proporcionó cartas de acreditación para el Preste Juan y para el soberano de Calicut. Otra instrucción fue la de continuar instalando padraos sobre los puntos prominentes de la costa. Como señalamos anteriormente, el plantar padraos no sólo simbolizaba sino que hacía efectiva, al menos jurídicamente, la apropiación y ulterior reclamo de derechos sobre tales lugares.

Partió con cuatro barcos, dos de ellos construidos expresamente para ese viaje, y 170 hombres el 8 de julio de 1497. Su tripulación constaba de cuatro oficiales, quienes eran: Paulo da Gama, Nicolau Coelho y Gonçalo Nunes. Sus pilotos, los de más experiencia en Portugal: Pero de Alenquer, Pero Escobar, Joao de Coimbra y Alfonso Gonçalves. Gama iba acompañado por Bartolomeu Dias. Cada barco llevaba un escrivao (secretario), y además de hombres de mar y operarios, la flota contaba con soldados, artilleros y músicos, tres intérpretes de árabe y un grupo de degradados (presidarios). En las expediciones portuguesas era

costumbre llevar drogados, delinquentes sobre los que pesaba una sentencia de muerte suspendida, a los que se encargaba las tareas donde las posibilidades de salir con vida fuesen limitadas.

Hicieron escala en la isla Santiago, en Cabo Verde, y desde allí navegaron directamente hacia el sur. Viraron hacia el suroeste para evitar la falta de vientos de Guinea, luego viraron al sureste para alcanzar nuevamente la costa africana. Después de noventa días sin ver tierra, llegaron a la bahía de Santa Elena (Sudáfrica) en noviembre de 1497, donde pudieron abastecerse de agua. Intercambiaron y pelearon con los hotentotes e instalaron un padrao. Después de doblar el Cabo de Buena Esperanza llegaron a Angra de Sao Braz en noviembre 25 e instalaron un padrao. Puede decirse que la expedición capitaneada por Vasco da Gama continuó la circunnavegación de Africa, pero en aguas del oceano Indico. En diciembre 25 alcanzaron el punto Natal. En enero 11 llegaron a la Tierra de la Buena Gente y al Rio de Cobre. Siguiaron su camino y el 24 descubrieron el Rio dos Bons Signais donde instalaron otro padrao. Pasaron por alto la importante ciudad de Sofala (17), centro del tráfico de oro: de hecho llevaban varias semanas de navegar por una importante ruta del comercio musulmán. El 2 de marzo llegaron a Mozambique (17), la primera ciudad importante del litoral africano oriental donde la flota de Gama comerció por unos días pero no se lograron buenas relaciones. Pasaron también por alto la rica ciudad de Kilwa (17), localizada al norte del Cabo Delgado. A comienzos de abril anclaron frente a la ciudad de Mombasa (17), situada en una isla, pero igual que en Mozambique tampoco lograron concertar relaciones comerciales duraderas. Salieron de allí y se encaminaron a la siguiente

ciudad costa arriba, Malindi (17). Malindi fue la primera ciudad donde los portugueses lograron establecer el trato de manera permanente. La áspera relación política de Malindi con su vecino Mombasa, fue muy oportuna para que Vasco da Gama se ofreciera como aliado del sultán de Malindi. Vasco da Gama manifestó ante el sultán la intención de ir a la India y recibió el ofrecimiento de un piloto gujarati muy respetado, de nombre Ahmed Ibn-Madjid, para que los guiara en el viaje.

El viaje desde Malindi a la costa Malabar duró veintisiete días en mar abierto. Avistaron la India el 18 de mayo de 1498 y anclaron en el puerto de Capocata, a un par de kilómetros de Calicut (17), el 20 de mayo, lugar a donde llegaron los emisarios del rajá local, a quien los portugueses llamaron Samorín, para ordenarles que se presentaran ante su corte. Una multitud se aprestó a mirar la llegada de los extranjeros a la ciudad. El Samorín tardó dos días en recibirlos y cuando finalmente lo hizo, quedó decepcionado por el indecoroso regalo que los portugueses le ofrecieron (un sombrero) pero se mostró agradecido al leer el contenido de la carta escrita por el rey de Portugal. En Europa la apertura diplomática se hacía generalmente a través de un obsequio que las autoridades locales ofrecían al visitante. En la India la costumbre era a la inversa, el visitante regalaba a la autoridad local, pero esto los portugueses lo ignoraban, así como ignoraban los demás protocolos diplomáticos de Oriente. De entrada, las relaciones se volvieron tensas y surgieron sospechas y malos entendidos.

Calicut formaba parte de la confederación más grande del sur

de la India que abarcaba desde el límite meridional de Goa hasta el cabo Comorin (18), la cual llevaba el nombre de su ciudad principal: Vijayanagar; localizada al este de Goa. Calicut era el más poderoso de esos pequeños rajanatos hindúes. La riqueza del rajá de Calicut se basaba en el recaudo de los impuestos que los mercaderes residentes e itinerantes pagaban por el uso de la plaza y del puerto. Los mercaderes extranjeros eran musulmanes, gujaratis o árabes, quienes tenían prácticamente en sus manos el muy considerable comercio de Calicut, en especial la exportación de pimienta y la reexportación de otras especias. Por ende, su influencia en las relaciones comerciales del rajanato y sobre el Samorin era poderosa y no tardaron en sentir inoportuna la visita de cristianos europeos quienes representaban una amenaza en potencia contra sus privilegios y su medio de vida.

Después de que los portugueses explicaron al Samorin que el propósito de su viaje era encontrar cristianos y especias, se les permitió feriar sus mercaderías en la plaza de la ciudad, instalaron a su feitor con sus asistentes y las mercaderías, pero tuvieron que venderlas muy baratas por ser burdas, toscas, de poca calidad y poco atractivas para las necesidades de Oriente. A cambio, pudieron conseguir reducidas cantidades de clavo, canela y piedras preciosas.

Pasaron tres meses, y los portugueses solicitaron abandonar el lugar para regresar a Portugal, pero el permiso fue denegado, y no sólo eso, sino que, por consejo de los mercaderes musulmanes, algunos portugueses fueron hechos prisioneros y se prohibió acercarse a los barcos portugueses. Los portugueses también tomaron rehenes y los condujeron a sus naves. Después de una

semana se logró llegar a un acuerdo, estableciendo un intercambio de rehenes. El Sambrin envió una carta al rey de Portugal en la cual le ofrecía canela, clavo, pimienta, jengibre y piedras preciosas, a cambio de oro, plata, coral y algodón. El sabía que la inclusión de los portugueses a su larga lista de clientes le proporcionaría a la larga sustanciosos beneficios. Aún así, los malos entendidos y las sospechas continuaron, pero cuando Vasco da Gama tuvo a todos sus hombres a bordo de las naves zarpó de Calicut, no sin antes librar una escaramuza contra las naves del Sambrin. Cada nave de la flota lusa iba armada con veinte piezas de artillería, cuando en promedio toda nave europea llevaba diez cañones. Sin embargo, no se trataba de artillería pesada sino de piezas ligeras que servían de autodefensa y para los saludos de ceremonia más que para combates navales. A pesar de ello, eran más formidables que el de anteriores viajes de descubrimiento y causaron gran impresión en el océano Índico, donde los barcos autóctonos no transportaban artillería.

El viaje de regreso duró un año, y estuvo a punto de fracasar la expedición. Hicieron escala en las islas Anjedivas, muy cerca de la costa al sur de Goa. Zarparon con rumbo a costas africanas, llegando a aguas somalíes en enero de 1499 pero sin poder anclar. Conforme avanzaban, los marineros de Vasco da Gama morían por el escorbuto. Al navegar costa abajo, nuevamente hicieron escala en Malindi, el 7 de febrero de 1499. Lo que quedaba de la flota se recuperó allí para seguir el viaje de regreso, no sin antes erigir un padrao en la ciudad y consolidar su pacto comercial con el gobernante de lugar. Continuando el viaje de regreso tuvieron

que incendiar una de las naves, debido a que ya no quedaba suficiente tripulación para conducirla. Ignoraron el resto de las ciudades sobre la costa sur de Africa, y finalmente la primera nave de la expedición llegó a Portugal en julio de 1497.

El rey Manuel I se dispuso a notificar el acontecimiento a los Reyes Católicos por medio de una carta. En ésta se puede leer que

según la relación que por los mismos descubridores que a Nos a esta ciudad ahora llegaron, supimos que hallaron y descubrieron la India y otros reinos a ella comarcanos. Y entraron y navegaron el mar de ella, en que encontraron grandes ciudades, de grandes edificios, ricos y de gran población. En las cuales se hace todo el trato de la especiería y pedrería, que pasa en naves, que los mismos descubridores vieron y encontraron en gran cantidad y de gran tamaño, a Mecca y de allí al Cairo, donde se esparce por el mundo. De la cual trajeron ahora estas cantidades, a saber, de canela, clavo, jengibre, nuez moscada y otros modos de especiería y además los troncos y hojas de los mismos. [Hidalgo, 1943, 476-78].

Por fin, los portugueses habían navegado por el Sinus Barbaricus como lo llamaba Ptolomeo, y por el mar Eritreo, nombre empleado por los romanos para designar los que hoy en día se llama mar de Omán o mar de Arabia, en el occidente del Indico, [Toussaint, 1984, 15-16; Parry, 1991, 180]. Habían navegado a través de una red de rutas comerciales articulada por un intenso flujo de intercambios. La civilización de la costa oriental africana, conocida como suahili (de Sawahil, costa) por donde habían pasado las naves de Vasco da Gama, eran principalmente de origen bantú pero mahometanos. Los primeros colonizadores fueron disidentes políticos provenientes del Golfo Pérsico, quienes se asentaron sobre la costa sin penetrar en los territorios del interior. Los poblados más importantes eran Kilwa, Pata, Sofala, Malindi y Mombasa. A esos poblados llegaba de Oriente seda y textiles de algodón, porcelana y especias. Exportaban algodón,

sésamo y mijo, marfil, carbón vegetal, madera y oro. La trata de esclavos no revestía mucha importancia en esa época y además, se limitaba a los puertos somalíes del norte. Los mercaderes itinerantes que circulaban allí eran gujaratis, persas, indios y árabes. En suahilí residían muchos árabes y el origen de algunas familias gobernantes era árabe, lo que no implicaba necesariamente que imperara un dominio árabe. Existía una compleja combinación de elementos étnicos bantúes, árabes, indios, y persas. Pero para los portugueses todos eran «mouros», que se distinguían de los paganos salvajes del interior. Kilwa y Sofala controlaban el mercado de oro en la costa, lo que les permitía tener cierta influencia sobre el resto de los pueblos suahilí. La mayoría se ubicaba sobre islotes, suficientemente alejados de la costa para protegerse de los ataques de las tribus bantúes. Por lo demás, cada uno era independiente, muy celosos unos de otros, no existía unidad política. Lo que daba cierto rasgo de unidad era la religión y el lenguaje comunes: la creencia en Alá como profeta y el árabe como lengua cortés y culta. [Parry, 1991, 235-236; Diffie, 1977, 341; Toussaint, 1984, 22-23].

La costa oriental africana representaba el umbral de las rutas marinas del tráfico de especias que estaban sometidas al régimen de vientos monzónico. La influencia del fenómeno monzón sobre la navegación, proporcionaba un ritmo y una periodicidad de los desplazamientos en un área que puede ser llamada el «Asia monzónica». [Boxer, 1969, 45]. El área que se extendía desde Suahilí hasta el Extremo Oriente, era la expresión de las interrelaciones de diversas partes del mundo asiático en términos

de localización, de movimiento, y de orientación comercial. En el extremo Oriente, y sobre el océano Pacífico el tráfico se hallaba en manos de mercaderes chinos, cuyos juncos transportaban el clavo y la nuez moscada desde la Especiería hasta el puerto de Malaca. De Malaca, a través de la Bahía de Bengala los mercaderes musulmanes, ya fueran indios, malayos, árabes o gujeratis los transportaban hasta Ceilán, donde se añadía la canela; a los puertos de la costa Malabar (Cannanore, Calicut, Cochín y Quilón); a Bassein sobre la costa Konkani; a Goa; o a Diu en el Golfo de Cambay (19).

Los grupos de mercaderes más influyentes en estos puertos y del océano Indico en general, eran los árabes y los gujeratis. De Malabar, los «baghlios» árabes conducían su carga a los puertos de Persia, Arabia y el este de África, realizando travesías cuya regularidad dependía de la alternancia periódica de los monzones. Adén era la feria principal de transbordo para las naves árabes (20). A esa ciudad llegaban los mercaderes levantinos para realizar el último trayecto de la ruta desde Malaca.

Saliendo de Adén, se navegaba por el Mar Rojo, pero la travesía era con frecuencia lenta y azarosa. En esa región el comercio se efectuaba por medio de una gran cantidad de pequeños barcos costeros, cuya mayor parte pertenecían a los mercaderes egipcios, los cuales navegaban a uno y otro lado de la costa del Mar Rojo hasta llegar a Suez, abasteciendo a El Cairo y al Valle del Nilo (20).

Saliendo por Ormuz, los cargamentos de especias eran transportados por el Eufrates y en caravanas de camellos hasta Aleppo; navegando por el Tigris a Bagdad y de allí a Damasco por

tierra (20). Algunas caravanas se veían obligadas a atravesar Asia Menor para ir a Constantinopla, según las circunstancias políticas del momento.

De Aleppo y Damasco, finalmente las especias eran conducidas a Constantinopla, Alejandria, Antioquia, Tripoli y Beirut donde las naves italianas llevaban su cargamento a Génova y Venecia (20). El costo de este tráfico y los impuestos que lo gravaban en cada puerto o ciudad eran enormes, pero también lo eran los beneficios. Se decía que si un mercader expedía seis consignaciones y perdía cinco todavía obtendría beneficios al vender la sexta. [Parry, 1963, 135].

En sus operaciones comerciales y misioneras los mercaderes musulmanos operaban casi exclusivamente como individuos, sin la supervisión de un órgano político o de comercio superior. El comercio se organizaba alrededor de parientes, sin buscar la asociación o cooperación a mayor escala. No obstante las comisiones tendían hacia el establecimiento de relaciones comerciales más sofisticadas, que involucraban el arrendamiento de naves y agentes para tratar sus mercaderías, la introducción de mecanismos rudimentarios de crédito y procedimientos de contabilidad, que estaban muy por debajo de la escala y magnitud de las operaciones europeas.

El comercio musulmán no padecía del acoso de monarquías. La relación que se daba entre mercaderes y los gobernantes musulmanes, fueran sultanes, rajás, califas o sheiks, consistía únicamente en el pago y cobro de los peajes de las tierras sobre las que pasaban las caravanas en el Asia Menor, de los derechos

de aduana por los puertos donde anclaban y de los factorages donde mercadeaban en el área comercial del Indico. Algunas veces éstos se aproximaban al 10 por ciento, pero los mercaderes cargaban el impuesto a los venecianos.

En el resto de «Asia monzónica», a excepción de los mares de China, el Islam gozaba de todas las libertades para realizar sus actividades mercantiles, pues no existía un gobierno con suficiente autoridad para imponer un control de los intercambios a gran escala. La ausencia total de un poder centralizador en esa área comercial, que controlara el tráfico de especias fue un factor crucial en el momento en el que llegaron los portugueses, puesto que ninguna posición dominante del Islam iba a poder hacer frente a la organización comercial y política de los europeos.

La ventaja de la ruta del Cabo de Buena Esperanza sobre las rutas tradicionales a la India era de carácter geopolítico, ya que sobre las ventajas de velocidad, distancia y costo, la nueva ruta de los portugueses permitiría imponer un sistema comercial superior en organización y alcance al sistema musulmán. Por encima del imperativo territorial de la ya pasada reconquista, los europeos veían en ese espacio oceánico, la posibilidad de apropiarse del control del tráfico de las especias.

Al regreso de Vasco da Gama, las condiciones del tráfico de especias en Europa eran de lo más propicias para la corona portuguesa que acababa de establecer contacto y alianzas comerciales sobre el océano Indico, concretamente en Malindi, que aunque no era una plaza de gran importancia, era un «puerto de avanzada» dentro de la región del «Asia monzónica». En la India podían comprarse especias, tanto las cultivadas allí como

las que se importaban de otros países, pagando una fracción del precio que se pagaba en Europa. El quintal de pimienta, que en 1499 se vendía por ochenta ducados en Rialto, en Calicut podía comprarse por tres ducados, [Parry, 1991, 310]. El precio de la pimienta casi se duplico entre 1495 y 1499 y algunas de las especias, como el clavo, eran imposibles de obtener. En ese momento, la escasez y el alto costo no podían atribuirse a las causas comunes, es decir a los constantes esfuerzos que las asociaciones y gobiernos hacían por aumentar sus beneficios y subir sus impuestos.

El escenario político del Mediterráneo se veía convulsionado por una serie de conflictos militares y económicos. A partir de 1494, Italia sufrió una serie de invasiones francesas que provocaron la bancarrota de varias casas bancarias y de comercio, afectando seriamente la organización y distribución de las especias. En 1496, se desató una guerra sucesoria en Egipto por lo que el gobierno perdió el control de las rutas comerciales y durante mucho tiempo los bazares de El Cairo donde se mercadeaban las especias suspendieron sus actividades. En 1498, la comunicación entre el mar Adriático y el Levante se interrumpió a causa de la guerra entre Venecia y Turquía por el control de la costa dálmata. Los mercaderes que trataron de relevar a los venecianos en ese momento y apoderarse de la distribución de especias en Europa, tales como los genoveses, catalanes y franceses, no tuvieron éxito, [Parry, 1991, 309-310].

Durante el siglo XV, Venecia fue el principal centro de distribución de las especias hacia el oeste y norte de Europa.

Las mercaderías recorrían Italia transportadas por vía fluvial o en recuas. Por tierra penetraban al sur de Alemania; por mar llegaban a Marsella, de ahí subían por el Ródano hasta la región central de Francia; también por vía marítima los venecianos distribuían las especias hasta Alicante, Málaga y Barcelona, desde esos puertos eran llevadas por tierra a las ferias del centro de España. Anualmente, las galeras venecianas cruzaban Gibraltar distribuyendo los géneros a Inglaterra y los Países Bajos, [Parry, 1963, 125].

A pesar de la guerra que Venecia sostenía contra los turcos, y que afectaba directamente sus intereses en relación con el tráfico de especias, su supremacía comercial en el Mediterráneo permanecía vigente, puesto que su comercio no se limitaba solamente a la trata de este género. Venecia fletaba aluminio y algodón de Siria y Egipto, vino de Creta para Inglaterra, esclavos y granos del Mar Negro; sal y aceite que llevaba a Flandes.

La privilegiada posición comercial de Venecia databa de las Cruzadas, y en el siglo XIV logró triunfar completamente sobre Génova, su más antiguo y fuerte rival, en la competencia de la supremacía comercial del Mediterráneo oriental.

Fue en este contexto político comercial donde empezó a circular la noticia del descubrimiento de la India por los portugueses. Para el gobierno veneciano la noticia no tuvo mayor envergadura, en virtud de las difíciles condiciones por la que pasaba y al mismo tiempo porque el gobierno veneciano se fué adecuando a las nuevas circunstancias impuestas por el avance del Islam, pagando tributo en las plazas donde habían emplazado

factorías y que se volvieron vulnerables por la expansión otomana, como en Chipre.

11. La forja de un nicho en el océano Índico.

Razonando bajo la influencia de la <<semejanza>>, la tripulación de Vasco da Gama creyó ver en los templos hindúes de Calicut, templos cristianos dentro de los cuales había:

pequeñas imágenes que representaban a nuestra Señora. [cita: Diffie, 1977, 181].

En efecto, los portugueses se retiraron de Calicut pensando que el Samorín y algunas de sus gentes tenían algo de cristianos, acaso exclusivamente por los pocos elementos nestorianos de la ciudad. Esto fue lo que Vasco da Gama contó al rey, pero lo que más importancia tuvo fue la carta que envió el Samorín invitando a los portugueses a establecer el trato.

Inmediatamente después del regreso de Vasco da Gama, el rey Manuel inició la organización de una segunda expedición a la India. Se prepararon trece barcos, de los cuales diez eran propiedad de la corona y tres pertenecían a asociaciones particulares en parte portuguesas y en parte florentinas. El capital de la corona portuguesa para financiar la empresa no era suficiente, por lo que los beneficios del descubrimiento tuvieron que compartirse con aquellos extranjeros que estuvieron dispuestos a tener su dinero inmovilizado durante varios años sin recibir nada a cambio. Para esa ocasión las instrucciones consistieron en:

llenar los barcos con especias y navegar a casa para obtener mayores beneficios. [Diffie, 1977, 220].

La expedición que zarpó el nueve de marzo de 1500, estuvo al mando de Pero Alvarés Cabral, un fidalgo de la casa del rey, con alrededor de 1500 hombres. Una sucesión de tempestades en el Atlántico les hicieron perder seis naves. En Malindi repararon las naves que les quedaban y recogieron pilotos. La expedición arribó a Calicut en 1501. Pero la desaprobación de la comunidad mercante musulmana hacia los portugueses había aumentado desde la visita de Vasco da Gama, lo cual motivó peleas callejeras entre portugueses y «moros» y una franca ruptura con el Samorín. La habilidad militar de Cabral le permitió apoderarse de algunas embarcaciones en el puerto y las saqueó, después bombardeó la ciudad causando graves daños en algunos edificios y provocó que toda la población se refugiara, incluyendo a los mercaderes extranjeros, tal como los egipcios mamelucos, los gujaratis de Cambay y uno que otro veneciano.

Al salir huyendo de Calicut, la flota de Cabral tomó un rumbo sur hasta llegar fortuitamente al puerto de Cochín. Allí los portugueses se enteraron que su rajá llamado Trimumpará «odiaba» al Samorín. Fue fácil establecer relaciones amistosas con un rajá que contempló a los portugueses como un fuerte aliado contra Calicut. El estado de profunda división política entre los rajanatos, sultanatos y califatos que los portugueses encontrarían en la región del «Asia monzónica» contribuyó en el emplazamiento aleatorio de factorías y en la negociación de derechos y privilegios comerciales en puertos de la India. Trimumpará les concedió un terreno para emplazar su factoría y permiso para comprar especias. Los portugueses feriaron durante

dos semanas y antes de salir con rumbo a Lisboa, Alvares Cabral logró negociar también con el rajá de Cannanor, la ciudad donde circulaba la mayor cantidad de pimienta de toda la India, localizada al norte de Calicut. Cabral se enteró por medio de Trimumpará que el rajá de Cannanor deseaba evadir la influencia comercial de Calicut. De tal manera, el rajá se alineó también a Portugal.

El tránsito de descubridores a conquistadores se explica por las características de un medio político marcado por una profunda división. Sin embargo, el factor primordial que permitió a los portugueses obtener ventaja de esa situación, fue uno de carácter técnico y logístico: su «poder naval». De hecho, antes del arribo de los portugueses a Calicut, ningún «poder naval» comparable había navegado sobre el océano Indico. [Panikkar, 1944, 7-16]. La larga tradición naviera de Portugal cuya principal influencia la recibió de los navegantes genoveses, es ejemplo de una mutación que integró tres funciones u oficios diferentes pero complementarios: la navegación para el comercio; la navegación para la exploración; y la navegación para el movimiento de ejércitos y su avituallamiento. La introducción de una técnica naval a gran escala para la apropiación de los espacios oceánicos del Indico, no derivó de lo que hoy llamamos estrategia, su éxito fue producto de la práctica, tal como ocurrió con el caballo en la conquista del suelo americano.

Puede decirse que el emplazamiento de la factoría en Cochin concluyó una primera fase de apropiación portuguesa, caracterizada como la forja de un nicho. Puesto que los musulmanes acaparaban la circulación de especias, los europeos

tenían que operar como intrusos en un comercio maduro y en un espacio articulado por éste. Al sembrar la factoría en la India lo que seguía era cultivar este espacio cuidadosamente, para poder esperar de él sus frutos: la extraterritorialidad, el crecimiento y su dispersión.

La expedición liderada por Cabral regresó a Lisboa con únicamente cuatro de los catorce barcos destinados para la empresa, no obstante los cuatro fueron cargados hasta el tope con especias. A pesar de las pérdidas, la corona consideró rentable el tráfico a través de la ruta de Cabo de Buena Esperanza. Asimismo el viaje reveló la inevitable hostilidad que los portugueses deberían esperar de casi todos los grupos mercantes que regateaban en el océano Índico. Cabral mencionó que:

allí había más moros que todos aquellos que nos habían encarado en Africa, entre Ceuta y Alejandria, todos ellos conjurando por nuestra destrucción, (Cita: Diffie, 1977, 222).

La ilusión de que algún gobernante de la India fuera cristiano poco a poco se diluía.

La orientación que perfilaba el modo de obrar para la siguiente expedición comercial se inclinaba hacia el uso de la fuerza armada a gran escala, tal como se había hecho en el norte de Africa. Nuevamente los aspectos comerciales y bélicos se traslaparon con especial intensidad en la relación de los ibéricos y musulmanes, pero ahora en un escenario geográfico diferente y de mayores proporciones. La mejor oferta que podía ofrecer Portugal en las negociaciones comerciales con los soberanos de la India, no consistían en ofrecer alguna mercancía europea en especial a cambio, o un precio más alto por las

mercaderías asiáticas. Dado que Europa nunca superaría la diversidad, el volumen y la calidad de las mercaderías asiáticas, el dominio del mercado asiático, y en consecuencia el dominio del mercado mundial, tenía que hacerse a través de medios extracomerciales. Los portugueses ofrecieron protección militar y apoyo naval. Al mismo tiempo, los frecuentes encuentros sobre las rutas del tráfico marítimo degenerarían en la destrucción material y saqueo de los barcos comerciales musulmanes, lo que se convertiría además de una necesidad competitiva, en un deber religioso. La corona portuguesa era proclive a emplear sus cañones para intimidar y persuadir a los rajás a establecer el trato con ellos, bajo sus propias condiciones; y a desarrollar la piratería a gran escala para desplazar y anular a los posibles competidores, ya fueran árabes, gujaratis, o venecianos. Joao de Barros señaló en su Décadas de Asia que:

es verdad que no existe un derecho común para todos los que navegan los mares y en Europa nosotros reconocemos los derechos que se nos imponen; pero estos derechos no se extienden más allá de Europa y por lo tanto los portugueses como Señores que son de la mar están justificados en confiscar los bienes de todos aquellos que navegan los mares sin su venia,
(cita:Panikkar,1945,401.

12. Ampliación de la base:
piratería e intimidación armada.

En 1502 Vasco da Gama fue escogido de nueva cuenta para conducir la primera incursión portuguesa en el Indico, con una flota compuesta por veinticinco navés con artillería pesada, doce de las cuales eran propiedad de la corona. Sobre la costa swahili se valió de las amenazas de quemar los poblados para obtener la

sumisión y el tributo en oro de Kilwa y Mombasa. Después la flota interceptó e incendió un barco, en el cual venían mercaderes con sus familias, aparentemente de regreso de una peregrinación a la Meca, a quienes después de despojarlos de sus pertenencias los asesinaron. Al aproximarse a la costa Malabar se dirigió primero a Cochin. Al arribar hubo un cordial intercambio de presentes. Gama se estableció en la feitoria e indujo al rajá a proponer un precio «razonable» sobre las especias que serían vendidas a Portugal. Posteriormente se dirigieron a Calicut. Cuando anclaron en Capocate la actitud del Samorín fue conciliatoria y flexible. Este ofreció reponer los daños causados a los intereses portugueses dos años antes, mediante el pago de una fuerte suma de dinero. Sin embargo, la respuesta de Gama fue dar la orden a sus hombres de aproximar las naves a la costa y abrir fuego. Cientos de balas de cañón cayeron sobre la ciudad por todo un día antes de continuar navegando por la costa Malabar.

Vasco da Gama estableció acuerdos comerciales con los soberanos de Cannanore, Quilón, Calicoyan y Travancore (19). Al igual que en Cochin consiguió la cesión de derechos para emplazar factorías en cada uno de estos puertos. Todas esas ciudades estaban sometidas a la poderosa influencia comercial del Samorín y la proporción de su comercio era considerablemente inferior. El principal interés de los portugueses era el de cultivar, en lo posible, tantas relaciones amistosas como se pudiera con los soberanos hindúes. Al mismo tiempo, vengarse de todos a aquellos que intentaron interponerse en sus negocios. Una de las escuadras se quedó en Cochin para que hostigase a los barcos musulmanes. Se

condujeron a Lisboa 35 mil quintales más de 1 900 toneladas métricas de especias, en su mayor parte pimienta (Parry, 1991, 312).

Tan pronto como los portugueses se retiraron de la costa Malabar en 1503, el Samorin arremetió militarmente en contra de su extributario Cochín con el propósito de extirpar la factoría portuguesa allí emplazada. La escuadra portuguesa al mando de Vicente Sodré defendió Cochín, logrando mantener a la flota del Samorin a raya.

13. Ejercicios militares: la composición del lugar.

Muy pronto los mercaderes musulmanes comenzaron a evitar los puertos malabares frecuentados por los portugueses. Había muchos otros puertos seguros sobre la costa Coromandel y en Ceilán (19). Cada vez era más evidente que la piratería, por implacable y sistemática que fuera, no era suficiente para obstaculizar la concurrencia en el océano Indico. Los corsarios portugueses no podían estar en todas partes y aun cuando el número de naves fuera muy alto, nunca alcanzarían a controlar el tráfico de un océano completo. Entre 1503 y 1505 salieron de Lisboa varias flotas armadas con el doble objeto de pillar en las rutas comerciales del océano Indico y recoger cargamentos de especias en la costa Malabar. En 1503 salieron, uno tras otro, tres escuadrones compuestos de tres barcos cada uno, el primero de ellos comandado por Afonso de Albuquerque; en 1504 trece barcos más navegaron. Cada flota relevó a la anterior, procurando que las factorías se mantuvieran a salvo y funcionando.

En marzo de 1505 Francisco de Almeida, que recién había sido investido con el título de virrey de la India, zarpó con una flota de veintidos naves y mil quinientos hombres. El rey y su consejo habían redactado el regimento (instrucciones) para Almeida en los siguientes términos:

Hemos visto que nada nos serviría mejor que tener un fuerte en la boca del mar Rojo o cerca de él.. porque de allí podremos ver que ninguna especiería pase a la tierra del sultán de Egipto, y así hacer perder la falsa creencia a todos aquellos en la India de que no podrán comerciar nunca más, salvo a través de nosotros... [cita:Diffie, 1977,227].

Las instrucciones indicaban además, la captura y fortificación de Kilwa y Mombasa, así como la construcción de un fuerte en las islas Anjedivas, en la costa India frente a Goa y Honavar. La corona portuguesa necesitaba bases navales seguras con facilidades adecuadas para el avituallamiento y reparación de los barcos, y una reserva de marineros en aquellos lugares para reponer las pérdidas causadas por la guerra y las enfermedades. Esta cadena de factorías fortificadas haría posible mantener flotas permanentes en el océano Indico. En tierra los portugueses eran muy vulnerables a contraataques aun cuando las factorías estuvieran muy bien parapetadas, e incluso dependían de la tolerancia de los rajás locales. La reciprocidad entre el «poder naval» y las factorías fortificadas era evidente.

No hay duda de que los sujetos encargados de redactar los «regimentos», es decir las instrucciones que serían ejecutadas por los comandantes y demás oficiales para apropiarse de los lugares clave, contaban en esa época con una serie de recursos mnemotécnicos para organizar la estrategia. Los consejeros del rey conocían el «Arte de la memoria» de los filósofos o de los oradores, a partir del cual elaboraban lo que hoy conceptualizamos

como táctica y estrategia. En los Ejercicios espirituales de Ignacio de Loyola se indica que:

El primer preámbulo es la composición de lugar. Aquí es de notar en la contemplación o meditación visible (como es contemplar a Cristo nuestro Señor, el cual es visible), la composición será ver con la vista de la imaginación el lugar material donde se halla la cosa que quiero contemplar.

La composición de lugar consistía en ver con los ojos de la imaginación el espacio y construir o reconstruir el teatro de los acontecimientos.

La flota del virrey Almeida hizo escala primero en Sofala donde ofrecieron «protección» al sheikh, quien la aceptó, por lo que el virrey ordenó al español Pedro de Anava y a su escuadrón la construcción de una factoría fortificada. Sofala se convertiría en un importante centro de comercio de oro en el Indico. De ahí la flota se dirigió a Kilwa, la más rica de las ciudades sobre la costa Swahili. Almeida encontró un sheikh dispuesto a conceder un espacio para emplazar la factoría fortificada. Al terminar de erigir el fuerte se encaminaron a Mombasa, la cual fue capturada y saqueada, después que la artillería abrió fuego sobre ella y que destruyó las naves ancladas en el puerto. En seguida, la flota se dirigió a las islas Angedivas para construir el fuerte, de acuerdo a las instrucciones dadas por el rey y sus consejeros. Allí llegaron representantes de los soberanos de Monavar y de la comunidad árabe de Chitakal, con el fin de ofrecer tributo a los portugueses para escapar de su ira. Pasando por alto las instrucciones, la flota de Almeida se dirigió a Quilón y Cochín con el propósito de fortalecer sus defensas. Cochín se convertiría en la sede del gobierno portugués en Asia hasta 1530.

Finalmente Almeida encargó a su hijo Lourenço emprender el descubrimiento de Maldivas y Ceilán.

Laurenço da Almeida logró encontrar el archipiélago de Maldivas después de doblar el Cabo Comorín y navegar con rumbo noreste. Las Maldivas eran lugar de refugio para algunas de las naves musulmanas provenientes de Malaca (19). Ceilán era famosa por su canela, sin embargo, por aquí entonces no había mucha demanda de esa especia en Europa. Conocida por los árabes como Serendib, esta isla fue refractaria a la islamización. Entre 1409 y 1411 una de las expediciones chinas, tomó cautivo al rajá de Kotte su ciudad principal, y lo obligó a pagar tributo al emperador de China. Tal parece que la flota de Lourenço de Almeida permaneció sólo lo suficiente para visitar al rajá de Kotte y concertar un tributo anual en especie a cambio de la protección que en adelante las naves portuguesas harían en contra de los enemigos de Ceilán. Se pactaron 300 bahars (cada una equivalía más o menos a 550 libras) de canela, más algunos elefantes.

En 1506 zarpó de Lisboa una flota comandada por Tristão da Cunha y Afonso de Albuquerque con destino a la isla Socotora (20) para construir un fuerte en ese lugar. Albuquerque llevaba además la secreta instrucción de suceder en el virreinato a Francisco de Almeida, en el mismo momento en que el término de su régimen expirara. Aparentemente las instrucciones originales de Albuquerque indicaban el emplazamiento de un fuerte en Adén, que era la puerta al Mar Rojo, pero su escuadrón se desvió hacia la isla Socotora, la cual tiene una excelente localización en la

entrada del Golfo de Adén que comunica al Mar Rojo a través del estrecho de Bab-el-Mandeb (20). Los portugueses desembarcaron en la isla, y la lucha cuerpo a cuerpo contra los árabes en el puerto de Soko fue dura, pero finalmente lo capturaron y comenzaron la construcción del fuerte. En poco tiempo, las expectativas de Socotora se vinieron abajo, es una isla rocosa, sin agua y la distancia a Adén resultó mucha para ser eficaz. Al cabo de cinco años fue abandonada y la ruta del Mar Rojo siguió abierta. En Socotora la Flota se dividió, Cunha con cinco naves se dirigió a la India. Albuquerque, mientras tanto, permaneció un tiempo en la isla y después zarpó hacia el Golfo Pérsico, con siete naves y 500 hombres, donde rondó dos meses antes de decidirse atacar Jazireh-ye-Ormuz (20). Ormuz, era el segundo puerto más importante de transbordo, después de Adén, para todo el tráfico indio, y en su hinterland se localizaba la más grande fuente de plata persa. Era un sultanato independiente muy famoso e influyente en el mundo mercante, con un gobierno compartido entre un sultán de 12 años de edad y por Khweja Atar que hacía el papel de gobernador. Cuando Albuquerque arribó al puerto de Ormuz, exigió a Atar que, tanto él como su sultán se convirtieran en vasallos del rey de Portugal. Khweja Atar se negó a aceptar, e inmediatamente las naves portuguesas abrieron fuego sobre la isla. Poco después, Albuquerque dio la orden de cese al fuego y renovó la demanda. En esta segunda ocasión fue aceptada, concediendo además un espacio para construir un fuerte muy cerca de la población.

El escuadrón de Tristao da Cunha después de separarse del de Albuquerque, encontró a los hombres de Francisco de Almeida

sitiados por los mercenarios enviados por el Samorin en su factoría fortificada en Cannanor. Para fortuna de los sitiados, el escuadrón logró dispersar a los mercenarios y reestablecer el orden. De ahí da Cunha se trasladó a Cochín, donde cargó especias y regresó a Portugal. Durante el trayecto a casa la escuadra de Cunha descubrió Madagascar, isla que poseía especias de gran valor (21). Cinco años después, algunos <<regimientos>> indicarían navegar hacia el este por Madagascar en lugar de navegar al norte por el canal de Mozambique para llegar a la India.

La fama de la efectividad y de la capacidad de destrucción de las naves portuguesas pronto se extendió más allá de la costa Malabar. El orden basado en el terror hacía estremecer incluso a los venecianos, quienes desde 1501 ya se habían dado cuenta del potencial portugués. Para contrarrestar esa posibilidad los venecianos amenazaron al sultán de Egipto, a la sazón el más influyente en Levante, con abandonar Alejandria y comprar especias en Lisboa, si no emprendía una seria ofensiva naval contra las flotas lusas en el Indico. Egipto no contaba con una flota para tal fin, de modo que el sultán ordenó comenzar la construcción de una flota armada y la compra de naves en el Mar Negro. A través del apoyo subrepticio a la flota egipcia, los venecianos intentarían disuadir a sus competidores portugueses a abandonar el comercio en el océano Indico. Hacia 1506 el Samorin de Calicut logró reunir un gran número de naves y armarlas con la asistencia de dos artilleros de Milán. Esta flota se dirigió hacia Cannanore donde se encontraba el escuadrón de Lourenço da Almeida. Sin embargo, los marinos al servicio del Samorin

ignoraban por completo las maniobras navales para aplastar a los portugueses. Con sólo cuatro naves Lourenço se defendió del ataque e incluso hundió muchos barcos de la flota enemiga compuesta por indios, árabes y turcos. En 1508 se consolidó una alianza militar entre Egipto, Calicut y Cambay contra el «poder naval» portugués. Para ese entonces, la flota del sultán egipcio asistida militarmente por los venecianos ya estaba lista. Contaban además con un reconocido almirante de nombre Amir Hussain quien pactó con Malik Ayaz, almirante de la flota de Cambay, y con la flota del Samorín, un encuentro en el puerto de Diu para organizarse y destruir la flota portuguesa. De Diu zarpó la flota de la alianza, formada aproximadamente por 25 naves hacia Chaul donde sorprendieron a la escuadra portuguesa que tenía varias semanas de haber anclado en ese puerto. En dos días de batalla murieron alrededor de 140 portugueses, entre ellos Lourenço, pero se salvaron dos naves que huyeron buscando a la flota del virrey Almeida en Cochín.

En el otoño de 1509 Almeida reunió diecinueve naves y mil doscientos hombres, con los que intentaría vengar la muerte de su hijo, «quien comió al gallo joven ahora debe probar al gallo viejo» [cita:Diffie,1977,237]. En el trayecto hacia Diu la flota de Almeida se detuvo en Dabul, una rica ciudad de la costa perteneciente a la liga del Samorín, para atacarla o incendiarla. El día dos de febrero de 1509 los portugueses ya estaban navegando sobre el puerto de Diu, después de haber hundido cuatro naves del Samorín que intentaron flanquearlos. Bombardearon Diu, desembarcaron y lucharon cuerpo a cuerpo contra los soldados de Amir Hussein. El propio Hussein fue herido de muerte pero sus

hombres se los arreglaron para sacarlo del puerto en medio de la masacre. Diestramente Malik Ayaz negoció la paz con Almeida el día nueve de febrero, liberó a los prisioneros de la batalla en Chaul y prometió tributar gran sumisión al señor rey de Portugal. El puerto de Diu, junto con Cambay, Surat, Bassein, Mangalore y Rander eran los principales puertos del sultanato de Gujarat o Cambay, localizado sobre la península de Kathiawar y la costa oriental del Golfo de Cambay. Según la Suma Oriental de Tomé Pires, se comparaba en actividad comercial a Italia. El sultán y la clase dominante, incluyendo a los mercaderes, eran musulmanes, pero la mayoría de su población era brahmanista. Era famosa por sus textiles de algodón y seda, por sus alfombras, joyería de plata y por sus gemas. Los mercaderes gujaratis trocaban directamente en Malaca, hacían escala en Cambay y transbordaban sus mercaderías en el puerto de Ormuz (19).

Después de la gran victoria en Diu, la flota de Almeida regresó a Dabul para coleccionar el oneroso tributo que le fue impuesto y para intimidar a los pobladores de las ciudades hostiles a lo largo de la costa demostrando su poderosa artillería o arrojando sobre las calles las armas y miembros mutilados de sus enemigos.

A pesar de que los comandantes portugueses se movían entre la premeditación y la emoción, las batallas navales demostraron ser una forma adecuada de apropiación. La batalla en Diu significó la derrota de la única flota que era capaz de equilibrar la correlación de fuerzas en el océano Indico. A partir de entonces y hasta la década de los treinta, los portugueses pudieron ejercer

con mayor seguridad y efectividad el control de los estrechos, costas, rutas, golfos y mares. En segundo lugar se hacía expedita la dilatación de su dominio comercial hasta el Lejano Oriente, donde se localizaba la Especiería. No obstante, la resistencia y oposición organizada de los soberanos locales nació por muchos lados y circunstancias, lo que hace insostenible hablar de un dominio total por parte de los portugueses. A lo largo de la descripción de los acontecimientos de apropiación hemos visto que muchos de los procedimientos empleados por los europeos ya tenían antecedentes, además los oficiales y marinos eran hombres con una larga experiencia militar en África y España. La diferencia y la complejidad en el nuevo escenario recaía en la escala de las operaciones y en la distancia marítima por dominar. La fórmula empleada para resolver este problema fue precisamente el emplazamiento de los fuertes y de las factorías en los lugares cuya localización fuera clave. Más tarde sería posible combinar lo anterior con la presencia de flotas permanentes navegando sobre el Indico.

14. El gobierno portugués sobre los mares de la India.

La única forma en que podrían entrometerse los portugueses en el área comercial de la India y mantener después una sólida posición competitiva, era combinando el comercio con una innovadora estrategia militar. Por tanto, la administración y el gobierno de los puertos y ciudades conquistados se basaría, en un principio, en un orden militar. La jurisdicción de este gobierno se ejerció

básicamente en los mares (ver inciso 19) y sobre un reducido número de súbditos, oficiales y servidores de la corona. El resto del territorio indio donde operaban los portugueses, permanecería sujeto a sus propios soberanos y a sus propias formas de gobierno. [Boxer, 1965, 19-20].

El virreinato de la India derivó de los modelos mediterráneos, via Aragón, y concretamente de la fórmula empleada en Castilla para el gobierno de las indias occidentales. El cargo de virrey y de gobernador tenían el mismo poder y los mismos efectos prácticos, y se utilizaba uno como sinónimo del otro. La única limitante del poder del virrey era que él no podía pronunciar penas de muerte o mutilación sobre los fidalgos sin el permiso del rey. Detrás del virrey se acomodaban una serie de servidores suyos que operaban tanto en mar como en tierra. Estos últimos tenían la función de organizar y administrar la compra-venta de mercaderías y su envío a Portugal. Los más importantes eran el feitor y el almojarife.

El poder de mando y la jurisdicción de los espacios recién conquistados sobre los mares de la India, pronto se vieron ferreamente disputados entre Albuquerque y Almeida. El rey Manuel había delegado su autoridad en Francisco da Almeida en los siguientes términos:

te di el poder como si fuera mi propia persona con el título de Virrey de la India, con el cual en mis días, ninguna otra persona ha sido investida, [cita: Diffie, 1977, 239].

Pero desde un principio la corona manifestó su intención de dar continuidad a la jurisdicción de la India mediante una cláusula que finiquitaba su gobierno en un plazo de tres años. Sin embargo, uno de los principales errores cometidos por la

corona, que poco a poco se rectificó, fue el de enviar directamente oficiales con instrucciones precisas para ser ejecutadas por ellos, sin consultar o avisar previamente al virrey o gobernador designado en la India. Ocurrió que las tropas portuguesas se dividían, desertaban o se indisciplinaban por simpatía o conveniencia para tal o cual oficial. El afán de Albuquerque consistía en capturar tantos puntos clave como fuera posible, utilizando coordinadamente las dos flotas disponibles en ese momento en la India: la de Al y la de Almeida, de acuerdo con las instrucciones giradas por la corona. Esta política exigía más sacrificios de sus hombres. Albuquerque estaba plenamente decidido a construir un «Imperio» para Portugal, pero gobernado por Al. Contrariamente, Almeida se inclinaba francamente hacia las actividades de corso, el saqueo y el pillaje, lo que seducía a la mayoría de sus oficiales y marinos. En 1506 Almeida escribió al rey diciendo que:

Tal como el fuerte aquí en Ovilón, entre más fortalezas tenga su Majestad, más dividido será su poder; todas sus fuerzas deberían estar en el mar, porque si allí no podemos ser fuertes, todo se vendrá en contra de nosotros, mientras su poder alcance más en el mar, toda la India será para nosotros, pero si su Majestad no posee esta clase de poder en el mar, los fuertes en la costa no serán suficientes, (cita: Diffie, 1977, 229).

En los dos primeros años del virreinato o gubernatura de Francisco de Almeida en India, ordenó que su flota se encargara únicamente de escoltar a las naves mercantes portuguesas. Cuando Albuquerque por fin se encontró con Almeida en Cochín en 1508, le mostró al virrey el documento real que lo acreditaba como el sucesor y le indicó que faltaba poco tiempo para la conclusión de su gobierno. Almeida rehusó someterse a las órdenes de su sucesor y

Albuquerque fue puesto bajo arresto domiciliario. Poco después de su victoria en Diu, Almeida fue obligado por el canciller de Portugal en persona a abandonar el puesto. Fue entonces que Albuquerque asumiría el título de virrey y gobernador de la India. Sin embargo, poco después de haber tomado el cargo, Albuquerque tuvo que lidiar con otros dos oficiales, llevados por el canciller para darles la jurisdicción del área comprendida entre el Cabo de Buena Esperanza y Cambay. Afortunadamente para él, tales oficiales poseían sólo una nominación de segunda mano y no contaban con el respeto y reconocimiento que él se había ganado. Le fue fácil desplazarlos. De esta manera, la jurisdicción de los mares de la India quedó bajo la exclusiva persona de Albuquerque.

El gobierno de la India comenzó a perfilarse a partir de la llegada del canciller de Portugal, para dirimir el pleito por el poder entre Almeida y Albuquerque. Con el canciller llegaron quince naves y tres mil hombres, con los que el rey Manuel pensaba asestar definitivamente sobre el Samorín. El canciller portaba también la instrucción para Albuquerque de conquistar Goa. Sin perder tiempo Albuquerque se puso al mando de esa flota y en diciembre de 1509 sitiaron Calicut. En su intento por saquear la ciudad, el canciller de Portugal con sus hombres fueron asesinados por mercenarios turcos. El contraataque del Samorín obligó a los portugueses a retirarse rápidamente.

Un mes después de haberse retirado de Calicut, Albuquerque consiguió reorganizar una flota con veintitres naves y mil doscientos hombres para conquistar Goa. Este importante puerto ya

había sido descrito por Covilha veintitres años antes como la terminal del comercio árabe de caballos con la India. Era una ciudad de cierta extensión, edificada en una isla cuyo puerto albergaba los talleres de construcción de barcos más grande en la costa Malabar. Estaba gobernada por el sultán Ismael Adil Shah cuyo ejército formado por cincuenta mil hombres, entre los cuales había muchos contingentes turcos, dominaba todo el Dacán. Determinado a conquistar la ciudad, Albuquerque se alió temporalmente con un pirata hindú llamado Timoja, quien ambicionaba fundar una dinastía territorial como habían hecho muchos hombres de la misma clase. Albuquerque exigió también, y lo recibió, el apoyo militar del rajá de Cochín. Para atacar escogió un momento en el que el sultán Ismael Adil Shah se encontraba ocupado con una rebelión del interior. La conquista de Goa no fue nada fácil puesto que el ejército del sultán regresó y sorprendió a los portugueses antes de que éstos hubieran terminado su fortaleza en la isla. Tuvieron que retirarse de Goa por un tiempo. Dos meses después regresaron con refuerzos y como él describe en una carta que envió al rey posteriormente:

quemé la ciudad y pasé a todos por la espada hasta que no pudimos encontrar ningún moreo parado, y llenamos las mezquitas con allos y les prendimos fuego, (cita:Panikkar, 1947, 521).

La ciudad fue conquistada el 25 de noviembre de 1510 pero tuvo que ser defendida de los ataques del interior por dos años más. Se convirtió en una base de operaciones portuguesa que superaría por mucho a Cochín.

Dejando de lado el valioso botín que se rescató, su excelente localización, y sus defensas naturales contra los ataques por tierra y por mar; la conquista de Goa modificó radicalmente la

actitud política de los soberanos hindúes hacia los conquistadores portugueses. Por vez primera en diez años, se había conquistado una plaza cuya importancia radicaba en la extensión de su hinterland. La victoria implicaba una influencia directa sobre el territorio que se extendía tras la costa, es decir de una región mercantilmente ligada al puerto. Este región era conocida como Bijapur. Para los rajás, la influencia sobre el territorio representaba mayor valor y significado que la influencia sobre los mares. Muchos de ellos consideraban que el oficio del navegante, y por semejanza el oficio del mercader itinerante, era despreciable y ruin, familiar al oficio de los piratas. El califa Omar decía que:

el mar es como una inmensa bestia cuyos tontos pueblos lo recorren como gusanos sobre troncos, (cita: Panikkar, 1947, 81).

Albuquerque escribió a Portugal, informando a:

Su Señoría, yo capturé Goa porque su alteza me lo ordenó, y el canciller tenía órdenes de tomarla en su regimiento. La captura de Goa solamente, tiene más crédito para su Majestad que quince años de enviar armadas a la India, (cita: Diffie, 1977, 247).

Unos meses más tarde de su captura, llegaron a Goa los embajadores del rajá de Cambay y del Samorin para ofrecer al gobernador Albuquerque alianzas, privilegios y concesiones.

Goa se convertiría a partir de 1530 en el centro de la gestión administrativa y militar del floreciente comercio portugués en India. A mediados del siglo XVI, Goa sería el lugar de residencia de las tres formas de poder que actuaban en la apropiación de los espacios: la jurisdicción, el comercio y la religión. El primer paso fue el establecimiento del «senado da câmara», empezando el año 1511. La función primaria del «senado da câmara» era el de

valorar y organizar las tierras, así como administrar a la población indígena de Bijapur a larga distancia, desde la metrópoli. Las factorías emplazadas en Goa centralizarían gran parte del tráfico especiero. El feitor de Goa sería uno de los más poderosos cargos en la India. En 1534 Goa fue la sede del primer obispado fundado en Asia. El hecho de que Goa fuera elegida para convertirse en el lugar de residencia del aparato burocrático mercante y eclesiástico, se debe básicamente a su relación con su hinterland, pero también al hecho de que la isla era, desde el punto de vista militar, muy segura. Albuquerque decía que, a diferencia de otras ciudades en la costa Malabar que no podían ser defendidas prescindiendo del ejército autóctono, Goa podía ser defendida únicamente por los portugueses.

La idea de Almeida de dominar la India a través del despliegue de la fuerza naval portuguesa, fue una de las más innovadoras formas de apropiación. En cambio, Albuquerque fue el arquitecto de la apropiación a través del emplazamiento sistemático de fortalezas y factorías en los lugares que se consideraban claves, dando una importancia complementaria a la fuerza naval.

Después de la captura de Malaca y de la defensa de Goa, la política basada en la conquista de las regiones geopolíticas continuó. El objetivo elegido fue la ciudad de Adén, en el mes de febrero de 1518. Sin embargo el ataque portugués fue repelido. Al retirarse de Adén, la flota navegó rumbo al estrecho de Bab-al-Mandeb y se internaron en el Mar Rojo. Convencido de que el dominio del Mar Rojo era la clave para anular el comercio de Egipto en la India, Albuquerque sondeó sus costas durante dos

meses, contemplando sus puertos y esperando la posible salida de la flota del sultán egipcio por Suez. De acuerdo a la correspondencia que mantenía con el rey Manuel, el virrey contemplo durante su incursión en el Mar Rojo que, si se daba un enfrentamiento contra la armada egipcia, seguramente la victoria seria para Portugal, pero el sultán tendria la oportunidad de organizar otra expedición y volveria al Mar Rojo. En esta ocasion los portugueses los estarían esperando en una base fortificada dentro del mismo Mar Rojo. El puerto más cercano a El Cairo, y al mismo tiempo lo suficientemente lejos para estar a salvo del ejército de tierra musulman, era el de Jidda (20). Allí, escribió Albuquerque:

podríamos construir galeones y hacer exactamente lo que ellos hacen en el área y su comercio. [Albuquerque, 1923, I, 123]. Pero la conquista de Jidda no se efectuó.

La última conquista durante el virreinato de Albuquerque fue el puerto de Ormuz, tributario de Persia, en marzo de 1515. En sesenta y cinco años se añadieron territorios y fortalezas a lo largo de «Asia monzónica». El gobierno de Albuquerque fue especialmente estricto y disciplinado en cuanto a los propósitos de la conquista, es decir fortalecer a la corona y edificar un imperio comercial. Por iniciativa suya, se prohibió toda iniciativa particular portuguesa de participar en el comercio de especias. Después de su muerte, el gobierno de la India se hizo más laxo y se concedieron muchas libertades pero también se solaparon muchas irregularidades. La corrupción de los servidores del rey, a todos sus niveles, fue uno de los más serios problemas de la corona.

LAS ISLAS ESPECIERAS Y LOS MARES DEL PACIFICO

15. La conquista del Aurea Chersoneso.

Así fue llamado por Ptolomeo en su Geografía al espacio del extremo oriental del mundo, donde se localizaba Malaca (23). Esta ciudad era el principal puerto de transbordo del comercio de especias entre la India y el Lejano Oriente. Situada sobre el extremo sureste del estrecho del mismo nombre, Malaca es el final del océano Indico y el principio del océano que hoy conocemos como el Pacífico. Tomé Pires, quien fue el feitor portugués en Malaca de 1512 a 1515, escribió en su Summa Oriental que:

Malaca es una ciudad hecha para la mercadería, más apropiada que cualquier otra ciudad en el mundo, el final de monzones y el principio de otros, (cita: Parry, 1991, 315).

En Malaca transitaban mercaderes itinerantes chinos, gujaratis, japoneses, javaneses, bengalíes, peguanos, persas y árabes, junto a los malayos que en su mayoría eran pescadores. La ciudad estaba fortificada, pero además se defendía de los ataques piratas con una artillería de más de dos mil quinientas piezas y contaba con una fuerza mercenaria de alrededor de veinte mil hombres. A la llegada de los portugueses, Malaca estaba gobernada por un sultán musulmán llamado Mohamed, cuyo ejercicio corrupto y abusivo sobre los residentes malayos y la comunidad mercante, había provocado una serie de profundas diferencias. La influencia y el poder de la comunidad mercante musulmana en Malaca, no era la misma que en la India. Su radio de acción terminaba precisamente allí. Se

habían conformado en compartir y en ocasiones en depender de los mercaderes chinos y javaneses, que eran los grupos que traficaban directamente en las islas especieras del clavo y de la pimienta negra.

El ocho de abril de 1508 partió de Lisboa para Oriente una escuadra de cuatro naves, de la cual era capitão-mor Diogo Lopes de Sequeira, un fidalgo de la casa de Manuel I. Sus instrucciones le indicaban que después de descubrir la isla de São Lourenço (Madagascar) debería dirigirse a Ceilán, donde recogería algún piloto y entonces partiera de allí en busca de Malaca. Una vez en Malaca:

debería saber todo lo que en esta tierra ha, así de las mercaderías, como de la gente y mercaderes, y del trato que en ellas ha, y en todas las islas que estovieren, así islas del clavo, Sumatra, y otras islas, poner los padroes que llevas y asimismo en Malaca y en aquellos lugares que a vos parecían más convenientes, (Cita: Cortesao, 1974, 279-280).

Llevaba presentes para los señores de Malaca y para aquellos otros señores de las tierras del Arcos Chersoneso. El propósito era fincar tratos amistosos, pero su escuadra iba muy bien armada. Por la situación geográfica de Malaca, las naves portuguesas podrían ser capaces de controlar el tráfico en los mares de la Especiería, así como el tráfico entre la Especiería y la India, e interrumpirlo si era necesario. La posesión de Malaca, implicaba para los portugueses un suministro constante de especias para Europa.

En lugar de ir directamente de la isla São Lourenço a Ceilán, la escuadra se vió obligada arribar en Cochín, el 20 de abril de 1509. Llegaron en el momento en que Almeida se aferraba al cargo de virrey de la India. La escuadra de Sequeira partió de Cochín en agosto, hizo escala en Ceilán para contratar algún piloto

musulmán. En la isla de Sumatra (24) visitaron Padir y Pacán, donde colocaron sus padroes y el 11 de septiembre de 1509 llegaron a Malaca. En la ciudad ya sabían del viaje de los portugueses, por lo que su arribo no fue sorpresivo. Sequeira envió trece hombres acompañando al feitor Rui de Araujo para establecer la factoría. El sultán Mohamed los recibió cordialmente, pero los mercaderes musulmanes lo convencieron de atacar la factoría y de apoderarse de sus navíos. Capturaron a Araujo junto con otros y mataron a unos más. Sequeira y el resto de sus hombres pudieron huir, evadiendo el ataque mediante cañonazos. Regresaron a Cochín y de allí zarparon hacia Lisboa. Sequeira perdió varios hombres, dos naves y no consiguió establecer el trato. A pesar de eso, como viaje de reconocimiento, constituyó el primer gran paso para el descubrimiento y conquista de la Especiería.

En marzo de 1510 partiría una armada de cuatro naves bajo el comando de Diogo Mendes, encargado de «descubrir Malaca y asentar la factoría», [cita:Cortésa,1974,283]. Arribó a la India en agosto, cuando Albuquerque preparaba su segundo ataque a Goa. La armada fue retenida y Albuquerque obligó a Diogo Mendes lo apoyara en su ofensiva. Al término de su exitosa conquista, Albuquerque decidió tomar bajo su dirección la empresa que había sido encargada a Mendes, lo desplazó y le arrebató los hombres y las naves. En abril de 1511 Albuquerque salió de Goa para conquistar Malaca. Llevaba dieciocho naves y mil doscientos hombres, ochocientos eran portugueses y cuatrocientos eran mercenarios malabares. El primero de julio llegaron a Malaca y mediante artimañas simpatizaron con los mercaderes chinos para

que los apoyaran en contra del sultán. Sitiaron la ciudad e hicieron uso de toda su artillería para bombardearla y para hundir los barcos enemigos. El 24 de agosto, finalmente la ciudad fue tomada. El sultán huyó costa abajo y se estableció en los pantanos de Johore, desde donde envió peticiones de ayuda al emperador de China.

Las mezquitas fueron desmanteladas para construir con ese material una fortaleza capaz de resistir los posibles ataques del interior, la cual fue terminada en noviembre de 1511. Fue enviado un escuadrón para rondar el estrecho y proteger Malaca por mar. En la Oración que Camillo Porcio, embajador de Portugal en la Santa Sede, hizo al papa León X en honor de la toma de la ciudad se dice que:

después de sujetos por armas portuguesas los riquísimos reinos de Goa y Ormuz, y hechos tributarios, de manera que de meno del valeroso capitán Alfonso de Albuquerque, en nombre del Rey de Portugal, su señor, aceptasen aquellos reinos ser gobernados: ahora en fin de tantas victorias así por mar, como por tierra, está vencido aquel fortísimo y riquísimo reino de Malaca, [Albuquerque, 1923, XXXIX].

Albuquerque estableció la administración portuguesa de la ciudad y antes de regresar a la India, despachó una armada para descubrir las islas del clavo «(que ahora sabemos se llaman Moluco e Banda)», [Cortésao, 1974, 264]. (Ver ítem. 24, 25, 26).

Se nombró a Antonio de Abreu el capitán-mor y a Joao Freire como el feitor de la armada a las Molucas. El segundo y tercer comandantes eran, respectivamente, Francisco Serrao y Afonso Bisagudo. Fueron tres naves con alrededor de 120 marinos y algunos pilotos malayos y javaneses. Era costumbre entre los marinos portugueses contratar los servicios de los pilotos autóctonos para los viajes de descubrimiento. En el caso del

descubrimiento de las Molucas, se hacia imprescindible contar con la experiencia de esos pilotos, porque el archipiélago era el más extenso y complejo de todos aquellos en que habían estado antes.

Las islas que hoy llamamos Molucas se encuentran dentro del océano Pacífico, limitadas al norte por el Mar Filipino; la isla de Guinea al este; el Mar de Timor y de Arafura al sur, y las isla Sunda (Célebes) y el Mar de Célebes al oeste. Se han dividido en tres grupos, el de las Molucas propiamente dichas y los grupos al sureste y al suroeste de ellas, lo que hace un total para todo el archipiélago de ochenta y nueve islas y un sinnúmero de islotes de reducida extensión que en la mayoría de los casos se citan bajo una misma denominación. Entre todas ellas, las distintas regiones del océano Pacífico toman diferentes nombres: Mar de Halmahera, que baña la costa este y sureste de la isla Gilolo o Halmahera; Mar de las Molucas, el que baña su costa oeste y envuelve el grupo formado por las islas del clavo; el Mar de Cerám que envuelve las islas Cerám, Barú y Amboino; y el Mar de Banda, el que rodea el grupo de las islas de este nombre, [Hidalgo, 1942, 434-435], (ver lam. 24).

Un largo itinerario -más de dos mil millas- a través de los mares de Java, Bali, Flores, Banda y Cerám (24 y 27) condujo al capitán Abreu hasta la Especiería. De acuerdo al itinerario después de cruzar el estrecho de Malaca, llegaron a Agacim (Grisse o Beresik) en Java y de allí a la isla de Madeira (Madura), Balle (Bali), Anjano (Lombok), Simbaba (Sumbawa), Solor (Flores), Mauluca (Malua o Alor), Vitara (Wetar), Rosolanguim (Rozengain), Aruz (Aru), todas estas navegando hacia el este. De Aruz viraron al norte hacia las islas Gunguape (Gunong Api), Burro

(Euro), y de Amboino (Amboina) navegaron a un puerto en Guli Guli. Viraron hacia el sur, directo a las islas Banda, donde pudieron cargar nuez moscada y Abreu decidió volver a Malaca. Sin embargo, un temporal sorprendió a la armada después de haberse alejado de las islas de Banda. La nave de Francisco Serrao se separó y finalmente se perdió, sin que el resto de la armada se enterara hasta mucho después. La armada llegó a Malaca en los últimos días de 1512, con ochenta de los ciento veinte hombres que originalmente salieron y sin la nave de Serrao. En enero de 1513 Abreu llevó las noticias a Portugal en una nau de la armada de Fernao Peres de Andrade, que Albuquerque dejara por un año como capitán del mar en Malaca.

Francisco Serrao y sus hombres naufragaron en las islas de Lusopino, donde permanecieron cerca de tres meses antes de que fueran atacados por piratas malayos. Consiguieron vencer a los piratas, se apropiaron de sus naves y se dirigieron hacia Rugotelo, una de las islas del grupo de Amboino, con la guía de los pilotos javaneses que habían contratado. Serrao y sus hombres nunca regresarían a Portugal o Malaca, ya que en sus andanzas por los mares de las Molucas consiguieron ganarse la simpatía del rey de Ternate, una de las islas del clavo, a la sazón la más rica y poderosa, que dominaba comercialmente a las otras del grupo (Tidore, Motil, Maquian y Dachian). Serrao se entregó a una cómoda existencia de vagabundo en las playas en calidad de capitán y consejero al servicio del sultán de Ternate (24).

16. La <<Cuestión de las Molucas>>.

A partir de 1513, la información sobre la Especiería comenzó a llegar a Europa mediante dos conductos, uno oficial y otro clandestino. Francisco Rodríguez, uno de los oficiales de Abreu, se encargaría de compilar una serie de instrucciones de navegación sobre la ruta que había seguido la armada, complementadas con algunos bocetos cartográficos javaneses, en los que se indicaba vagamente la posición geográfica del Moluco. La obra de Rodríguez se envió a Portugal en 1514. Esta información fue considerada confidencial por la corona y no se hizo pública. A pesar de ello, algunos vestigios de tal información aparecieron en cartas de las Indias orientales confeccionadas por los cartógrafos Pedro y Jorge Reinel entre 1517 y 1519, y por Lopo Homem en 1519. De los viajes comerciales a Malaca no se dieron a conocer sus resultados y no se conserva ninguna crónica detallada de ellos. [Parry, 1971, 317-318].

El conducto no oficial era la correspondencia particular que Serrao mantuvo con sus amigos portugueses durante los siete u ocho años de su cómoda estancia en Ternate. Se sabe que Serrao, después de instalarse en Ternate, envió a dos de sus hombres con la noticia a Malaca, en el año 1513. La correspondencia que llevaban, estaba dirigida a los altos oficiales y a su mejor amigo, Fernao Magalhães quien había permanecido en Malaca. Magallanes participó en el primer viaje al Aurea Chersoneso en 1509, como uno de los oficiales de Diogo Lopez de Sequeira, y también participó en la toma de la ciudad en 1511 con Albuquerque. Durante el sitio a Malaca, Magallanes salvó en dos

ocasiones la vida de Serrao, lo que ciertamente hizo más estrecha la amistad entre los dos. [Cortés, 1974, 292]. La misiva contenía un largo relato de las vicisitudes de su naufragio. Pero más importante que eso, describía ampliamente la geografía y los asuntos de las islas del clavo, un lugar al que no había llegado la armada de Abreu, y presentaba los resultados de las mediciones hechas por el propio Serrao, para calcular la posición geográfica de las islas.

Serrao había calculado erróneamente la longitud de las islas Molucas, colocándolas exageradamente hacia el este de su verdadera posición. Dicho cálculo venía a agregarse a una serie de especulaciones que circulaban entre los marinos portugueses acerca de la posibilidad de que las Molucas e incluso el Áurea Chersoneso se localizaran fuera de su línea de demarcación donde tenían derecho a apropiarse de los mares y las tierras, de acuerdo al Tratado de Tordesillas; y por tanto se localizarían dentro del dominio oceánico castellano. Esa información que contenía la misiva de Serrao y que llegó a las manos de Magallanes, se ocurrió entre las redes oficiales, convirtiéndose en el germen de una serie de desavenencias entre Portugal y Castilla por la posesión y jurisdicción de las Molucas (28).

La trayectoria de Magallanes al servicio de su rey se vio abruptamente interrumpida debido a una seria acusación que sufrió cuando cumplía una orden en la conquista de Azemmour, en 1513. Tres años más tarde, Magallanes decidió entonces ponerse al servicio del rey de Castilla, ofreciéndole su valiosísima información personal. Junto con él viajó el matemático, cartógrafo

y astrólogo portugués Rui Falero, quien defendía una teoría geográfica verosímil para llegar a la Especiería, la cual consistía en la circunnavegación del globo terráqueo.

En el mismo año en que los dos portugueses se dirigieron a Castilla, el influyente representante y agente de la casa Fugger en Lisboa, Cristóbal de Haro, se trasladó también a España. Haro se presentó ante el obispo de Burgos en Sevilla, Juan Rodríguez de Fonseca, la mano derecha administrativa de la corona castellana, para negociar el apoyo de la Casa de la Contratación en una expedición que explotara la ruta suroeste para aproximarse a la Especiería. La Casa de la Contratación comenzó a organizar la expedición y a buscar al marino más indicado para realizarla. Lo encontraron en Magallanes.

El motivo fundamental que decidió a la corona castellana a apoyar oficialmente la empresa de circunnavegación hacia la Especiería, fue la labor de convencimiento sobre el rey y sus consejeros de que la Especiería se localizaba dentro del dominio del señor rey de Castilla.

Y como Magallanes, capitán, y Cristóbal de Haro, mercader, se vinieron a la corte de nuestro señor emperador y Rey de España, determinados para demostrar a S. M. según lo que ellos alcanzaban, y para le decir y hacer saber y dar aviso que Malaca se creía estar en los términos de la partición de Castilla...y decían que, sin duda alguna, estaba aquel golfo del mar dentro de la partición y términos del Rey de Castilla...y que por consiguiente, era muy certísimo y sin falta alguna que las islas de las Molucas, donde es el propio nacimiento de la especiería, estaban y caían en la partición occidental perteneciente a Castilla...y como tuviesen por cosa muy averiguada y cierta lo que decían, informaban al emperador, diciendo que si S. M. enviase sus naos y armadas no por el viaje oriental que los portugueses hacían, sino por la parte de los mares de occidente, bajando al otro hemisferio, se podrían traer a Castilla, como de propio nacimiento y suelo a ella perteneciente, gran copia de especierías a muy menor costo que la traían los portugueses de Malaca y Calicut, [Elcano,s/f.65].

Para esto, la correspondencia que Derriso envió a Magallanes tuvo

calidad de <<gentilhombre voluntario>>, redactó en su Primo viaggio intorno al Mondo que el capitán general:

sabía donde navegar para encontrar un estrecho bien escondido, que vio dibujado en un mapa de la tesorería real de Portugal, que fue hecho por aquel hombre excelente, Martín de Bohemia.

Otra representación cartográfica que ilustraban ya en el siglo XVI un paso al sur del continente americano, es el globo de Johannes Schöner de 1515. En este globo se aprecia que después de encontrar el estrecho, situado en los 45 grados sur entre <<América>> y <<Brazilie Regio>> se podía seguir navegando hacia el <<Gran Golfo de Ptolomeo>>, ubicado entre el el <<Cabo Catigara>> y el <<Aurea Chersoneso>>, y que dentro de los confines del golfo encontrarían las islas que andaba buscando, [Parry, 1991, 325-327].

El 22 de marzo de 1518, Carlos I firmó en Valladolid la Capitulación y asiento para:

descubrir lo que hasta agora no se ha hallado, que es en lo límites de nuestra demarcación, e lo poner so nuestro señorío e sujeción, [cita:Hidalgo, 1942, 452].

En todo momento, tanto en las instrucciones como en la Capitulación, la corona hace especial énfasis y advierte a la flota de Magallanes y Falero no entrometarse,

no descubráis ni hagáis cosa en la demarcación e límites del Señor Rey de Portugal, ni muy caro y muy amado tío e hermano, ni en perjuicio suyo, [Hidalgo, 1942, 452].

El carácter señorial y de dominio de tal empresa, se articuló a los fuertes intereses comerciales que estaban en juego. Así, en la misma Capitulación se puede leer que:

de las islas así descubiertas, si pasaren de seis, habiéndose escogido primero para Nos las seis, de las otras que restaren podáis vosotros señalar dos de ellas, de las cuales hayáis y llevéis la quincona parte de todo el provecho e interés de renta e derechos, [Zweig, 1972, 269].

Después, en la Obligación que hicieron Hernando de Magallanes y Rui Falero, de acudir al Factor de la Casa de la contratación de Sevilla, se especifica que han de participar:

con la octava parte de lo que hobiere en el descubrimiento de la especiería

y se dice que:

todo el provecho e intereses que obtuviéramos del descubrimiento de las tierras e las islas, placen y se hallan en las tierras e límites del Rey D. Carlos nuestro señor, [Zweig, 1972,456].

En este apartado intervinieron los intereses de la casa Fugger, cuyo agente Cristóbal de Haro fue uno de los promotores más entusiastas de la empresa.

El 10 de agosto de 1519, diecisiete meses después de la firma de la Capitulación, se hizo a la mar la flota que realizaría la primera vuelta al mundo. Estaba compuesta por cinco barcos y 240 marinos, de los cuales cuarenta eran portugueses. Magallanes llevaba varias cartas describiendo la derrota que habían de seguir, dibujadas con la ayuda de los cartógrafos portugueses Rainel, a quienes se persuadió a visitar Sevilla para tal fin. Las instrucciones indicaban que:

costease y verificase la tierra firme adelante de lo que estaba sabido y descubierto y que fuese procediendo siempre contra el Mediodía hacia la parte Austral, hasta ver si tenía cabo y fin aquella tierra firme, o hasta que hallase el gran pasaje por donde pudiese navegar y pasar al otro mar del Sur, por el cual pudiese ir buscando las islas Molucas hasta las hallar. [Elcano, s/f, 61].

La flota iba armada con ochenta cañones. Las mercaderías para trocar eran las de costumbre: veinte mil cascabeles y brazaletes de latón; quinientos espejos, terciopelos y azogue.

El 21 de octubre, con una nave desertada, la «Armada de la Especiería» penetró al estrecho de Magallanes. El 25 navegaban por

aguas del estrecho. El 8 de noviembre desertó otra nave. Finalmente, el 27 de noviembre la armada salió al océano Pacífico. De esta manera, el descubrimiento del estrecho de Magallanes (29), constituyó el medio geográfico que haría factible la apropiación para España de unas tierras localizadas en el extremo opuesto del globo, utilizando el único camino posible en virtud de las condiciones jurídicas y política impuestas y sancionadas por la bula pontificia de 1493. Más adelante se extendía:

aque! muy espacioso e incógnito mar., el cual.. jamás recibió en sí ni navegaron por él otras algunas naos, salvo estas tres españolas que en él entonces entraron, Icita: Hidalgo, 1942, 4611.

En las cartas que disponía Magallanes, la dimensión del Mar del Sur era razonable en función del horizonte geográfico de la época. Se podía esperar que navegando en un periodo de tres semanas llegarían a su meta. En realidad permanecieron cuatro meses antes de llegar a la isla de Mactán (30) en el archipiélago de San Lorenzo (después llamado Filipinas), donde recibieron los primeros indicios de la Especiería y donde murió Magallanes involucrado en una contienda local. Con Sebastian Elcano al mando, la armada anduvo errante buscando las islas de la Especiería por un periodo de ocho meses, prácticamente perdidos dentro del archipiélago de Filipinas y la isla de Borneo. No contaban con pilotos, ni sabían donde estaban y carecían de mandos acreditados. Tuvieron que quemar uno de los barcos, por falta de hombres. Las Filipinas constituían el margen de un extenso espacio de tráfico mercante bien articulado, dominado por los mercaderes chinos, aunque muchos otros pueblos participaban

dentro de él la armada desembarcaba únicamente en los puertos pequeños, cometiendo actos de piratería, hasta que en alguna parte del Mar de Sulu (24) capturaron un barco, cuyo piloto los guió finalmente a las Molucas. El 8 de noviembre de 1521 arribaron al puerto de Tidore.

La situación de gobierno en las islas era confusa a la llegada de la armada española. Había sido envenenado el sultán de Ternate y sus hijos se disputaban la herencia. También había sido asesinado Francisco Serrao. El sultán de Tidore deseaba sacar provecho de la situación pero temía que los portugueses de Malaca, al enterarse de la muerte de Serrao, le hicieran responsable y tomaran represalias. Por tales motivos, se alegró de la llegada de los españoles e inmediatamente se colocó bajo la protección del señor de Castilla, y no sólo eso sino que:

Viendo los mensajeros que nuestros españoles enviaron desde la isla de Tidore a los reyes de las otras islas comarcanas, todos ellos a ejemplo del rey de Tidore recibieron con mucha benevolencia a los nuestros y de muy buena voluntad se sometieron al señorío e imperio del emperador nuestro señor, reconociéndolo por señor y superior, [Elcano, s/P.35].

Cuando en Portugal se supo de la partida de la armada de Magallanes, inmediatamente fueron enviadas instrucciones para la India, ordenando preparar una armada para impedir la llegada de Magallanes a las Molucas. Las órdenes fueron cumplidas y, en efecto, la escuadra al mando de Tristao de Meneses se adelantó a los españoles. Sin embargo, los ocho meses en que anduvo errante la armada española en el archipiélago filipino, hizo pensar a Meneses que la armada española se había hundido o desaparecido para siempre. Así, cuando Elcano llegó a Tidore, habían pasado ya seis meses que los portugueses se habían retirado de allí. Pero

el 24 de junio de 1522 fue enviado el comandante portugués Antonio de Brito desde Malaca a construir una factoría en Ternate. Brito se enteró de que dos naves sobrevivientes de la armada española andaban rondando los mares vecinos. Zarpó con rumbo a Tidore y tuvo éxito en capturar una de las naves. La otra, donde viajaba Elcano, logró huir y llegó a España el 6 de septiembre de 1522. El único barco que regresó, lo hizo con unos quinientos quintales de clavo, cantidad suficiente para cubrir el costo de la empresa y obtener todavía buenas ganancias (31).

El día 28 del mismo mes, el rey de Portugal Joao III emitió una energética protesta por el hecho de la intromisión castellana en un espacio descubierto por y bajo dominio de los portugueses. Demandó el derecho de requisar la valiosa carga de especias y castigar a los oficiales de la armada. El 12 de diciembre, el rey Carlos V, propuso:

que se envíen dos cerabelas por parte de cada una de las potencias para hacer la demarcación, que el papa Adriano VI mande otra cerabela con su gente, e fije arbitro en el pleito, (Cita: Cortesao, 1974, 296).

Nuevamente, la adjudicación papal intervendría en un conflicto territorial entre ambas potencias. Eventualmente, Joao III aceptó la propuesta, y la comisión se reunió en Badajoz-Elvas a partir del 11 de abril de 1524 (XXVI). El problema a resolver consistía en señalar en qué lugar del océano Pacífico pasaba el (32) <<antimeridiano>> del Tratado de Tordesillas. El resultado de las juntas de Badajoz-Elvas fue nulo en cuanto a la imposibilidad de localizar exactamente la posición geográfica de las Molucas, si al occidente o al oriente del <<antimeridiano>>. Ninguna de las coronas disponía de los medios técnicos suficientes para convencer al bando opuesto. Por otra parte, el problema del

cálculo de la longitud no estaba solucionado.

Los portugueses como no les conviene ceder ni un ápice, no admiten ninguna de las razones aducidas por los nuestros, quienes pretenden que la demarcación de las 370 leguas deben comenzar desde la última isla de las Górgonas por el occidente, o sea la de San Antonio, alegando que dista nueve grados y medio de longitud del conocido meridiano de las Afortunadas; sus contradictores se obstinan en calcularla a partir de la primera isla llamada de la Sal que ocupa la distancia de cinco grados de longitud, [SHA,1973,t.I].

En todo caso, aún poniéndose de acuerdo en aquéllo, el cálculo de las longitudes se hacía por estima. Los portugueses, que se consideraban mas adelantados en estos asuntos, tenían cierta seguridad, pero no pudieron elaborar conclusiones contundentes.

Ante el fracaso de la junta, los españoles decidieron preparar dos armadas para enviarlas a la Especiería, al mismo tiempo que las cancillerías de los dos países continuaban procurando llegar a un arreglo, pero ahora mediante procedimientos políticos. Para la solución del conflicto y la disuasión entre las dos potencias, fue muy oportuno el doble casamiento entre miembros de las familias reales. El rey de Portugal se decidió entonces a tratar de recibir las islas en «*compeño*», y a pesar de que en Castilla se había declarado la «*no enajenación de la Especiería, que tanto trabajo, esfuerzo y honra costó al país*». [Ver:SHA,1973,t.I] el rey Carlos V se avino a la firma de un convenio. España y Portugal firmaron un tratado que tuvo efecto en Zaragoza, el 22 de abril de 1529, en el cual se estipuló la venta de España a Portugal de:

todo el derecho, acción, dominio, propiedad y posesión o casi posesión y todo el derecho a navegar y contratar y comerciar por cualquier modo que sea..en el dicho Maluco, islas lugares, tierras y mares, [Cita: Cortesao,1974,301], por una cantidad de 350 mil ducados oro, con la condición, por parte del

rey de España, de anularla cuando quisiera con tal de devolver la misma cantidad pagada por Portugal. Las Molucas se localizaron al occidente de una línea de demarcación, que pasaba por las islas Santo Tomé, a 17 grados en el Ecuador o 297 leguas y media al oriente de las Molucas. Todo cargamento de especias, no traído por súbditos y naturales de Portugal, quedaría embargado en depósito hasta averiguar su procedencia. El rey de España quedaba obligado a no despachar navas para la Especiería e impedir las acciones de sus súbditos que lo pretendieran. Por último, la corona portuguesa se comprometía a no construir fortaleza nueva alguna en las Molucas, ni en lugar alguno situado en la nueva demarcación acordada. [SMA,1973,125].

De España continuaron saliendo algunas navas con destino a la Especiería, contraviniendo lo acordado en el Tratado de Zaragoza, sobre todo porque habían descubierto el archipiélago filipino y deseaban asegurar su potestad mediante la ocupación inmediata. La mayoría de esas expediciones fueron capturadas por los portugueses sobre la ruta del Cabo de Buena Esperanza. En 1542 una escuadra española al mando del capitán Ruy López de Villalobos salió del Nuevo Mundo con rumbo a las Molucas. A su llegada se dirigieron a Ternate y construyeron una fortaleza. Por tres años resistieron los intentos portugueses por extirpar la fortaleza, hasta que las enfermedades y las privaciones los obligaron a rendirse. [Diffie,1977,377]. Las posibilidades del asentamiento español en las Filipinas se incrementaron cuando el navegante Andrés de Urdaneta descubrió la ruta de regreso a través del océano Pacífico en 1565.

17. Los mercaderes
y su relación con el espacio.

Los mercaderes (mercatores y negotiatores) eran hombres de negocios en toda la extensión de la palabra. Los polos de su actividad eran el comercio y la banca a gran escala, operaciones financieras, especulación, inversiones inmobiliarias y rurales. El mercader de la Edad Media no era en forma alguna un personaje que actuara individualmente, en forma aislada. Era ante todo miembro de alguna asociación, como todos sus contemporáneos.

Las asociaciones o consorcios medievales comerciales fueron vastagos directos de la asociación de la marca nacida en el campo. Durante el Bajo Imperio, las sociedades célticas y germánicas procuraban que la tierra fuera dividida en partes del mismo tamaño, y por ende que hubiera semejante participación en los derechos de la marca común. En el momento en que dejó de existir más tierra que repartir, se establecieron por herencia subdivisiones al interior de la marca, con sus correspondientes subdivisiones de los derechos de participación.

De acuerdo con el modelo de asociación de la marca se orientaron todas las ulteriores asociaciones de carácter hereditario, sobre todo las corporaciones urbanas y las asociaciones comerciales, cuyo ordenamiento consistía en la aplicación de la constitución de la marca al privilegio de un oficio, en lugar de aplicarla a un territorio determinado. El objeto de la asociación se fundamentaba en la igual participación de cada miembro en la totalidad de las prerrogativas y beneficios garantizados a la asociación en su conjunto.

Las asociaciones de mercaderes ganaron fama de organización y complejidad en todos los lugares donde se fundaban o establecían. Dos de los factores que condicionaron la creciente complejidad y poder de las asociaciones mercantes en Europa, fueron la magnitud de la escala territorial de sus operaciones y su constante lucha ante la inseguridad y ausencia de todo derecho de tráfico. Su dominio de acción en el mar revolucionó la dimensión de sus operaciones, de hecho las asociaciones revivieron al comercio ultramarino, entre los siglos XI y XIII, pero el peligro y la inseguridad del tráfico aumentaron en proporción directa.

La liga de la Hansa, la liga Sueva, la liga Rhenana, la Maona genovesa, las fondaco venecianas o las feitorias portuguesas constituyen ejemplos clásicos. En el caso de la liga de la Hansa nació de una alianza que hicieron las ciudades de Lubeck y Hamburgo en 1241, para defenderse contra la piratería y el clandestinaje. La falta de seguridad indujo a los hanseáticos a fundar establecimientos permanentes (funduqs) en los países cuyas relaciones comerciales eran importantes y proporcionaban ciertas ganancias. Los venecianos y los genoveses emplazaron sus fondachi-residencia, fonda, depósito, salón de exposición y ventas, además de oficina central- principalmente en Alejandría y Constantinopla. Allí enviaban, tanto personal administrativo como fuerzas armadas para proteger la fondachi o factoría. Todo esto exigía el manejo de grandes capitales, sistemas de crédito y seguros; además de la elaboración de leyes y bases jurídicas para regular y garantizar los derechos de sus participantes.

Los principales riesgos a los que se enfrentaban los mercaderes eran el naufragio y la piratería. Su estrategia fue ampararse

legalmente contra estos riesgos. Hicieron abolir los derechos señoriales de naufragio y la confiscación de naves, equipo y de las mercancías en caso de accidente. Obtuvieron el rescate de los bienes de sus nacionales fallecidos en país extranjero, y la devolución de los bienes usurpados o perdidos a sus legítimos propietarios. Contra la piratería crearon una marina militar que salvoguardaba las principales rutas comerciales o escoltaba a las flotas mercantes. Asimismo se implementó un sistema de salvoconductos que era controlado desde los puertos.

Otra de las características de las corporaciones medievales mercantes, fue su creciente expansión de actividades y de su radio de acción. Ante la expansión de la circulación y de los puestos de intercambio emergieron métodos de gestión del comercio a gran escala. Uno de ellos fue el contrato de *commenda*, también llamado *«societas maris»* en Génova o *«collegantia»* en Venecia. Por medio de éste, los contratantes se financiaban como asociados, en la medida que había reparto de riesgos y beneficios. Otro método era la división de navíos, a la manera de acciones de las cuales una misma persona podía poseer varias. De esta forma también se repartían los riesgos. Los seguros consistían en un contrato por el cual los mercaderes confiaban mercancías a alguien que, a cambio de cierta suma pagada a título de "securitas", se comprometía a entregar la mercancía en determinado lugar. Fue una forma de introducir el comercio por comisión, el cual se desarrolló a tal grado de ordenar y regularizar el comercio a gran escala.

Al separar las operaciones del comercio en especialidades como

exportación, importación, banca, comisión, armamentos, seguros, crédito, y navegación, fue necesario el concurso de marineros, contadores, soldados y otros oficios particulares cuya relación con la corporación era de trabajadores asalariados con participación en las ganancias.

El crecimiento y expansión de las asociaciones mercantes que actuaban a gran escala, junto con su estructura jerárquica y bien definida, hizo posible la articulación de los espacios a donde llegaba la influencia de sus operaciones. El impacto sobre el espacio fue la homogenización y recubrimiento por un sistema de mercado. Los excedentes de la producción en el campo se cambiaban por dinero; posteriormente, la propia producción fue condicionada por su colocación en el mercado y por la circulación de los bienes. Este sistema implicaba un intercambio organizado entre campo y ciudad -donde se instalaban las ferias, e incluso muchas ciudades nacieron a partir de las ferias- que con el tiempo generalizó una economía de tipo monetario.

Las diferentes corporaciones y ligas mercantes se organizaban como una confederación de ciudades para formar una unidad territorial que velaba no sólo por sus intereses comerciales comunes, sino también por su soberanía. La consolidación comercial de algunas de las ligas europeas coadyuvó a la formación de auténticas entidades político territoriales. Una confederación podría transitar hacia la disolución o hacia la transformación en un Estado federal.

Las comarcas vendían los privilegios comerciales a las corporaciones, más hábiles para el comercio y la navegación. Había un tipo especial de ferias, llamadas ferias francas, donde

los mercaderes quedaban eximidos del pago de todo impuesto. En el caso de las corporaciones del Mediterráneo su radio de acción se expandió también hacia las ciudades de Levante, un mercado muy apreciado, porque era el área de intermediación con las mercancías del Lejano Oriente.

La base de la articulación espacial de las corporaciones mercantes la constituían las factorías, las cuales se emplazaban sobre un espacio previamente concertado entre la asociación huésped y el gobierno local. Este era el primero, y quizá el más importante desde el punto de vista geopolítico, de los privilegios ganados por las corporaciones mercantes. Las factorías garantizaban la inmunidad de sus ocupantes y sus operaciones. Con frecuencia se convertían en barrios de extranjeros con jurisdicción propia y autónoma.

En Constantinopla y Alejandría, por ejemplo, cada grupo de comerciantes venecianos o genoveses gozaban de autonomía en casi todos los aspectos, pero a las autoridades de la fondachi podía responsabilizárseles corporativamente de las deudas contraídas por sus miembros, así como de las faltas o crímenes que éstos cometieran fuera de él. En el barrio vivían los empleados asalariados, que representaban a los dirigentes de la corporación, frecuentemente con sus familias.

También en Aleppo y Damasco los europeos vivían como extranjeros, con administración territorial autónoma de sus barrios, en ciudades regidas por soberanos musulmanes, poderosos y civilizados. Algunas factorías estaban fortificadas, otras no, según la eficiencia del gobierno local. La forma de residencia,

las condiciones en las que se les permitía comerciar y hasta el derecho a hacerlo, dependían de los tratados negociados con los soberanos, convenios que éstos podían modificar e incluso revocar en casos extremos.

El emplazamiento de factorías como instrumento de las asociaciones para garantizar la circulación de los bienes, permite hablar de otra forma de apropiación de los espacios oceánicos. Constituyó una forma de apropiación con un carácter de extraterritorialidad dentro de la esfera del intercambio. Las factorías eran las «embajadas» comerciales de los países extranjeros. Adquirieron la categoría de auténticos enclaves o exclaves del dominio comercial europeo, puesto que el emplazamiento de factorías se concretaba a partir de una concesión o de una cesión en arriendo. Se trataba de un enclave territorial sobre el cual el gobierno concedente ya no ejercía su jurisdicción con respecto a los extranjeros. Es decir, se implantaba sobre la porción del territorio cedido, la jurisdicción de otro gobierno en lugar de la del gobierno localmente soberano. Las «embajadas» comerciales se emplazaban no sólo para residencia de la representación comercial, sino para obtener ventajas competitivas. En el momento en que las condiciones políticas y técnicas en Europa, le permiten extender sus redes comerciales, la relación con los países no europeos es de ventaja, una diferencia que se profundizaría cada vez más y que Europa aprovecharía exitosamente.

Sin embargo, la apropiación que efectuaban las corporaciones sólo era una parte de los procedimientos para ampliar y asegurar sus operaciones comerciales. Era parte de su estrategia. El

principal objetivo del emplazamiento de factorías en ultramar no era adueñarse del espacio en sí mismo, la extraterritorialidad, sino crear el mercado y obtener ganancias. La creación del mercado durante la baja Edad Media se hacía a un nivel local, regional e internacional y la articulación de estos niveles era bastante eficiente. La palabra mercatus significaba el lugar del mercado o el derecho de mercado y su creación no tenía nada que ver con nuestro concepto abstracto de mercado. El mercado, estructurado por el emplazamiento de factorías, era el fundamento para el comercio a larga distancia. A diferencia de los señores, para los mercaderes la posesión del suelo no representaba el poder.

Las factorías constituían asociaciones comerciales completas, cerradas con respecto a sus competidores y clientes, vendían a precios convenidos entre sí, sus mercancías tenían una calidad determinada, sus funcionarios decidían conjuntamente acerca de los precios a pagar a los nativos por sus productos.

Con el tiempo, alrededor de ciertas familias y grupos de mercaderes se desarrollaron las denominadas «compañías», organismos fuertemente centralizados y poderosos, basadas en contratos que sólo unían a los contratantes por una operación comercial con un objetivo específico de duración relativamente limitada. A fines del siglo XIV surgieron asociaciones como la:

Maona de Génova, la cual dominó por varios años la explotación de las minas de alumbre de Focca y la isla de Quíos, en Asia Menor. La Ravensburgo comercio con Italia y España, fundando allí sucursales; la sociedad alemana de los Fúcaros (Fuggar), los Welser, los Vöhlín, los Höchstetter de Augsburgo, los Hirschvogel de Nuremberg, entre otros, [Marx, 1901, t. III, v. 8, 1139].

Fue a este nivel de gigantes negocios y poderosos personajes

donde pudieron desarrollarse las asociaciones de tipo <<monopolia>>, es decir corporaciones que acaparaban la compra y el tráfico de determinadas mercaderías, como las especias, y obtenían en sus negocios una muy alta tasa de ganancia. Extender su mercado en el extranjero y adquirir el monopolio en todos los países que visitara, era la meta principal de tales asociaciones, desde los tiempos de la Hansa.

En virtud de las diversas condiciones adversas contra las que las corporaciones pretendían florecer, su principal meta era realizar sustanciosas ganancias en los mercados de ultramar. No sólo por la piratería, sino también por la violencia con que algunas naciones competidoras se comportaban, cuando se ofrecía la ocasión para ello; en otros casos por las condiciones de colocación de las mercaderías basadas en privilegios de príncipes locales que con frecuencia los quebrantaban o derogaban; además, el movimiento mercantil era lento, el desarrollo de los negocios muy dilatado, que por lo demás, rara vez eran de larga duración; en fin, por todo ello, los mercaderes debían incluir en su ganancia una elevada prima de seguros.

La tasa de ganancia que las corporaciones se exigían era muy elevada, así lo demuestran las altísimas tasas de interés vigentes en la época. Esta alta tasa de ganancia, igual para todos los miembros y obtenida en virtud de la participación corporativa, tenía empero sólo validez local, dentro de la corporación o asociación. Venecianos, genoveses, hanseáticos, holandeses, alemanes o portugueses, cada uno tenía para sí una tasa especial de ganancia, y al principio, en mayor o menor grado,

también una tasa especial para cada uno de los territorios donde colocaban sus mercaderías.

Esta era el principio de las compañías o sociedades monopólicas. Una vez que ganaban el mercado de tal o cual territorio, se empeñaban en impedir la concurrencia de otras corporaciones con armas tan eficaces como la determinación de los precios con los que colocaban sus mercaderías, derechos de entrada, primas de salida, procedimientos que creaban un estado de bloqueo o guerra comercial permanente. Más o menos, así fue el proceder de la Hansa, la cual absorbió a la liga Rhenana y Sueva en el mercado del Báltico. Sin embargo, los abusos de su exclusivo monopolio la llevaron a la quiebra. Si algún mercado prometía más ganancias a las mercaderías de alguna corporación en especial, ésta ponía en movimiento más capital hacia ese mercado y retiraba el tráfico con los otros mercados. Quien no pagara a precios del mercado no se le vendía nada. Este movimiento fue una tendencia general que provocó la desaparición, de la escena comercial, de muchas ciudades del Mediterráneo oriental.

Este proceso se vio interrumpido constantemente por acontecimientos políticos. Todo el comercio levantino fue a menos a causa de las invasiones turcas y por los descubrimientos geográfico comerciales de los siglos XIV y XV, que finalmente aceleraron esta decadencia y, más tarde, la volvieron definitiva.

Los préstamos a soberanos y ciudades, el arriendo de impuestos, la participación en las deudas de los reinos, constituyeron una parte cada vez mayor de los negocios de las «compañías monopólicas». Con el tiempo, detrás de esas corporaciones se alzaban naciones mayores como España, Inglaterra, Francia y hasta Holanda y

Portugal mismos. los más pequeños, eran en cualquier caso, cuando menos, tan grandes y fuertes como Venecia, la nación comercial mayor y más poderosa de ese tiempo. Brujas y después Amberes, fueron las sedes de varias asociaciones nacionales como la española, francesa, veneciana, inglesa, milanese y escocesa. El término factor era utilizado incluso para designar a los representantes de las <<compañías>> comerciales y banqueras de entonces, principalmente de las italianas.

El respaldo proporcionado por esta circunstancia al mercader itinerante, provocaba que la asociación se volviese cada vez más superflua, por consiguiente que sus costos fueran más onerosos. La riqueza de ciertas familias o grupos se desarrolló entonces con una rapidez significativamente mayor, de tal manera que pronto esos mercaderes pudieron invertir tantos fondos en una empresa como antes lo hacia toda una asociación.

Para contrarrestar este proceso, algunos <<negotidores>> de Amberes crearon en 1551 la <bolsa>, <<abierto a los mercados de todas las naciones>>. La <bolsa> vinculó las transacciones entre mercaderes itinerantes, enfrentándose a la creciente fuerza de absorción de algunas coronas europeas. [Córdova-Bello, 1964, 5-6; Le Goff, 1962, 5-42; Marx, op.cit. 1138-1143; Parry, 1963, 125-126; Scherer, 1878, t. I, cap. V, t. II, 220-225; Tracy, 1990, 30-36, 49-53, J.

18. La relación de los mercaderes con los monarcas:
los negocios de la coronas portuguesa y castellana.

Durante la segunda mitad del siglo XIV, las inclinaciones comerciales de Portugal estuvieron enfocadas principalmente con

los mares del norte. Los lazos políticos formalizados a través del matrimonio con nobles de Flandes, Francia e Inglaterra, desde fines del siglo XII, condujo al desarrollo de contactos comerciales. Asimismo, los frecuentes contactos que matuvieron en el Mediterráneo a través de las flotas anuales de italianos que desembarcaban sus mercancías en los puertos de Portugal, les permitió desempeñar un papel de puente entre ambas regiones. En 1353 la corona francesa confirmó y extendió los privilegios portugueses. Ese mismo año, mediante la iniciativa de los mercaderes de Oporto y Lisboa, Inglaterra y Portugal firmaron un tratado el cual garantizaba mutua seguridad y privilegios por un periodo de quince años. Por Portugal firmaron mercaderes y navegantes a quienes el rey Alfonso IV reconoció ampliamente su representación.

En 1357 el rey Juan I confirmó los privilegios de la familia genovesa Pessanha, la cual tenía varias sucursales en Portugal. Otras familias de mercaderes italianos fueron bien recibidas y gozaban de los favores del rey. El comercio con los musulmanes de Granada y Africa continuó. Igualmente se concedieron privilegios a catalanes y mallorquinos en 1362 por su «larga residencia» y su apoyo al rey.

En Portugal los vínculos comerciales se transformaban, con mucha frecuencia en verdaderos compromisos políticos. En una de las guerras contra España durante este periodo, el apoyo militar brindado por algunas corporaciones genovesas fue definitivo para obtener la victoria. El almirante Lanzarote Pessanha gestionó apoyo financieron desde Génova con el cual Portugal pudo construir alrededor de sesenta naves para atacar Sevilla en 1369.

Se ha estimado que cuatrocientas de las quinientas naves que en promedio embarcaban en Lisboa anualmente pertenecían a extranjeros. En 1372 se abrió el abanico de participación en el comercio para el mismo rey y reina, los maestros de las órdenes religiosas, obispos, clérigos, caballeros y oficiales del gobierno incluyendo contadores, escribanos, y almojarifes a quienes se llamaba «mercadores e regatoes».

Una ley de 1377 concedió subsidios a los constructores de naves residentes en Lisboa, bajo la condición que las naves tuvieran una capacidad mínima de cien toneladas. El subsidio consistían en que los constructores podían cortar madera de los bosques del rey libremente, sin pagar impuestos. Tal exención se extendía para los artículos importados necesarios para esa industria. En 1380 tales privilegios fueron concedidos a todos aquellos que construyeran naves con una capacidad mínima de cincuenta toneladas. Oporto fue también beneficiada con la misma ley en 1381.

Bajo el reinado de Fernando se fundó la institución conocida como Companhia das Naus en 1380. Su función era la de regular y financiar a toda aquella asociación que se dedicara a la construcción de naves de gran calado y al comercio a gran escala. Tal institución estableció que cada nave pagara el dos por ciento del valor de su cargamento a la hacienda del reino por cada viaje, y recibiera un seguro contra pérdidas en guerra o paz (por el estado de guerra permanente contra Castilla) o contra impuestos extranjeros.

Como país mercante, Portugal adoptó el mismo patrón de

apropiación, por medio del emplazamiento de feitorias en conexión con los barrios de residentes en varias ciudades de Europa. La más famosa e importante feitoria fue la emplazada en Brujas, puerto de Flandes, a mediados del siglo XIV. En 1468 fue transferida a Amberes cuando Brujas dejó de ser el mayor centro comercial de Europa. Duró hasta el siglo XVI. En el barrio portugués de Amberes vivieron alrededor de treinta familias, número que fue aumentando sobre todo a partir de 1526, cuando una gran cantidad de judíos emigrados de Portugal se establecieron allí. Además de los espacios destinados para residencia, el almacén, el salón de exposición y ventas y la oficina central, los portugueses contaban con una parroquia y su cementerio.

A la feitoria de Flandes llegaban en un principio las mercaderías originales de Portugal, pero hacia 1460-1470 llegaban los barcos cargados con azúcar de Madeira en cantidades importantes. A comienzos del siglo XVI, el grueso de los negocios de la feitoria consistía en especias traídas de la India.

La relación abierta de la corona castellana con los mercaderes se presentó muy posteriormente, hasta la ascenso al trono de los Reyes Católicos. Desde entonces, el gremio dejó de ser una entidad apenas tolerada por la corona, para convertirse en una institución reglamentada por ésta, posiblemente por influencia de Fernando el Católico, que quiso extender a Castilla el régimen cooperativo imperante en Cataluña. [Carlé, 1934, 82]. El desenvolvimiento de la corona castellana ante la corporación fue eminentemente centralista.

En las instrucciones dadas por los Reyes Católicos a Colón para

el segundo viaje, 29 de mayo de 1493, se esbozaron algunos de los aspectos fundamentales de la futura administración sobre los espacios apropiados. A partir de 1501, la administración de la Hacienda Real se llevó a cabo en forma sistemática. El rey designó personalmente a nuevos funcionarios del Tesoro: tesorero, contador, factor y veedor, señalando una especialización de funciones que perdurarían cerca de tres siglos. Las funciones puramente comerciales eran tarea específica del factor, lo que reflejaba el interés de la corona en la creación de un activo comercio con los nuevos territorios.

En 1502 se presentó a los reyes un proyecto de Casa de Contratación a establecer en Sevilla, de la cual debió ser autor Francisco Pinelo, «Jurado y Fiel Ejecutor» de Sevilla, que había intervenido como tesorero en los preparativos del segundo viaje colombino. Su proyecto estableció una organización administrativa a cargo de un factor, un tesorero y dos contadores, proponiendo el emplazamiento en la isla La Española de una factoría. El proyecto fue aceptado en enero de 1503, se dieron las primeras Ordenanzas para la Casa de la Contratación y se nombró a Pinelo factor de ella, [Sánchez-Albornoz, 1965, c. II].

El factor se convirtió en el gerente de los negocios de la corona, tenía la responsabilidad de custodiar los almacenes en que se depositaban las mercaderías pertenecientes al rey, ya fueran las procedentes del pago de tributos, del intercambio comercial, o de las mercaderías decomisadas. El factor estaba encargado de la venta de los repartimientos que solían reservarse para el rey, que en general se obtenían a través del tributo. La relación de éste con la Casa de Contratación era muy estrecha. En

de las especias y se intentó realizar a través de la Casa de Contratación de Panamá. En una Real Cédula de 1521 se dice que:

..esperamos en Nuestro Señor que por la Mar del Sur se ha de hacer descubrimiento de la especiería y será menester hacer alguna Casa de Contratación..y que costa se nos podía recrecer en ello y donde convendrá hazerçe la dicha casa a propósito que haya buen puerto e paso... (cita:Sanchez-Albornoz,1965,c.II).

Antes de la colonización, cuando el rey nombraba a sus servidores fiscales asignados a un nuevo lugar descubierto no poblado, se los señalaba en sus títulos un esfera de actividad, por lo regular muy amplia y sin delimitación exacta. De esta manera se agregaban esferas territoriales de carácter fiscal donde se emplazaba una «Caja Real», es decir una cabecera que era la sede de los servidores reales. Para referirse a una organización territorial de la Hacienda Real se empleaban, en los primeros tiempos, los términos de Casa de la Contratación o «aduanas»; más tarde se llamaban «distritos», pero la expresión más usual era la de la «caja», que tenía un sentido muy concreto: era la caja de hierro donde se guardaban los ingresos, los libros de hacienda y las marcas reales, y por extensión tomó el sentido territorial que abarcaba la esfera de acción de los Oficiales Reales que custodiaban la caja. Cuando se trataba de un sitio con actividad comercial autóctona, como en el caso del Pacífico, el criterio para elegir el lugar del emplazamiento se relacionaba particularmente con los puertos.

La autoridad del monarca se extendía en cada uno de los servidores encargados de la percepción y administración de las mercancías y de los ingresos en las posesiones de ultramar. La hacienda de aquellos lugares recibió siempre el nombre de Hacienda Real, es decir, «de nuestras rentas y patrimonio

real>>. [cita: Sánchez-Albornoz, 1945, 175]. También para la corona castellana, el criterio jurídico indicaba que era al monarca a quien correspondía en propiedad los bienes del dominio recién creado; el concepto de Hacienda Pública tardaría aún bastante en imponerse.

19. El monopolio de las especias.

La estrategia comercial de la corona portuguesa era forzar la asociación con los mercaderes, tanto nacionales como extranjeros. Los descubrimientos que efectuaron los portugueses en los primeros sesenta años del siglo XV, llamaban poderosamente la atención de los <<negotiators>> itinerantes. La iniciativa corrió a cargo de los mercaderes para convertir los nuevos espacios en mercados. Los descubrimientos implicaban, ante todo beneficios económicos, pero no se podía participar de ellos si no era mediante la asociación con la corona; solicitar su autorización para comerciar en su nueva propiedad. En los últimos cuarenta años del siglo XV, los descubrimientos y la misma apropiación dependieron de la asociación que la corona consiguió con los mercaderes. En la mayoría de los casos, la iniciativa fue de la corona pero necesitaba asociarse para financiar las costosas empresas de descubrimiento.

Una vez concretado el descubrimiento de la India y después de haber realizado la composición del lugar, la corona pretendió crear un monopolio sustentado en el tráfico de las especias y en el control de su principal medio de circulación. La corona portuguesa se convirtió entonces en la asociación <<monopolia>>

más poderosa de Europa. Se excluyó físicamente a la competencia pero no convenía excluir sus capitales. En 1505 se prohibió a los inversionistas extranjeros en general enviar sus propios factores a la India y se les exigió que comprasen especias por mediación de los feitores reales. En la empresa de la India participaron los capitales de las <<compañías>> alemanas y florentinas. Los Hirschvogel de Nuremberg, con un capital de 66 mil ducados y tres navíos participaron en una expedición portuguesa a la India de 1505-1506, obteniendo en ella una ganancia neta oscilando entre el 150 y el 175 por ciento. [Marx, op.cit. 1139].

Desde luego, los precios de las especias en Lisboa tendieron a la baja, mientras que en Venecia se elevaban paulatinamente. Este fenómeno atrajo la participación de los capitales de Europa para las empresas portuguesas en India, provocando el inicio de la desarticulación del antiguo sistema comercial liderado por los venecianos. Desde el punto de vista espacial, el centro de las transacciones comerciales de Europa no pudo desplazarse a Lisboa puesto que era una ciudad alejada de cualquiera de los núcleos financieros. Pero la corona de Portugal fortaleció la presencia de su feitor y de los representantes de la Casa da India en su factoría de Amberes. En un sistema de mercado, la decisión de apropiarse de los espacios fuente de especias tenía que estar respaldada por una colocación segura de esa mercancía en el mercado y a un precio conveniente. En 1508 la asociación de mercaderes italo flámencos con sede en Amberes, liderados por los Affaitati y los Gualterotti, negociaron con el rey Manuel la colocación en el mercado de todos los suministros de especias.

producto del monopolio portugués. La colocación de la mercancía en Amberes implicaba un incremento en el precio de alrededor del 10 por ciento, [Diffie,1977,411].

En las islas del Atlántico, la corona anuló todo tipo de competencia, mediante procedimientos jurídicos hereditarios, como la creación de señorios y capitánias. En Guinea empleó lo anterior y métodos corporativos, como la venta de licencias y contratos a mercaderes itinerantes para comerciar. Este sistema aseguraba la participación de la corona en los beneficios obtenidos en dichas empresas, pero sobre todo, mantenía el control y la jerarquía de la corona sobre sus dominios de ultramar. Al mismo tiempo, la corona mantenía su propia flota para empresas comerciales exclusivas.

El feitor, por encima de atender los asuntos propios de la feitoria y de administrar la justicia entre la comunidad portuguesa, era un servidor del rey porque era pagado y nombrado por él, no por alguna corporación de Lisboa u Oporto, y por tanto representaba principalmente los intereses comerciales del soberano. A mediados del siglo XV, el feitor en Flandes se ocupaba de la compra de armas y municiones, cobre y toda clase de joyas y vestimenta para la familia real. Otras adquisiciones incluían mobiliario, textiles, libros, objetos de arte, etcétera exclusivos para la corte. Dentro del comercio portugués, comparativamente pobre frente a Venecia y Génova donde las instituciones poderosas eran las compañías «monopolio», sólo el monarca era capaz de adjudicarse el monopolio de ciertos productos y lugares.

El cargo de feitor se convirtió en uno de los más poderosos e influyentes dentro del aparato mercantil de la corona. En la India, todas la feitorias serían supervisadas por un feitor de mayor jerarquía, jefe de la fiscalia real, conocido como el «vedor geral de fazenda», [Diffie,1977,315]. En el área de la Especiería, los feitores actuaron como cobradores de impuestos que colectaban los porcentajes de la corona correspondientes al comercio y protección, algunos de ellos en forma de tributo.

Las factorías se emplazaron en los sitios donde existía algún movimiento comercial previo y autóctono. Por esa razón, el sistema de factorías no se aplicó en las islas del Atlántico, porque eran espacios deshabitados. Allí se acomodó perfectamente la apropiación jurídico señorial, apoyada en los documentos pontificios que reclamaban la puesta bajo ley de todas las islas de Occidente. En el norte de África, las ciudades de que se apropiaban los portugueses eran grandes ferias del Islam, ocupando un espacio que en la antigüedad perteneció a cristianos, por lo que su apropiación fue vista como la última etapa de la reconquista. Al reincorporar esas tierras al dominio cristiano, había muy pocos obstáculos prácticos para introducir las instituciones de la esfera del intercambio. En 1440, por ejemplo, se creó la Casa da Ceuta para fiscalizar y vigilar el tráfico en las tierras del reino de Fez.

En Guinea las feitorias desempeñaron un papel clave dentro de la estrategia de atraer al comercio autóctono del interior hacia la costa. Veintiséis años después de haber emplazado en la isla de Arguim la primera factoría, se fundó «El Castillo» sobre la Costa de Oro, llamado Sao Jorge da Mina (Elmina) en 1482. A este

lugar sólo podían arribar los servidores del rey, porque se consideraba muy importante para dejarlo en manos de terceros. Una tercera feitoria en Guinea se emplazó en un lugar conocido como Wadam, alrededor del año 1482.

La gestión de los territorios y del comercio guineano se manejaba desde la ciudad de Lagos a través de la institución que se creó especialmente para ello, la Casa de Guiné. En Lagos, los almoraxifes del príncipe Enrique recibían a las carabelas que llegaban de Guinea y colectaban los porcentajes que su señor había gravado sobre las mercaderías que estaban autorizadas. Cuando el rey Juan II mandó construir «El Castillo» en Elmina, trasladó la institución a Lisboa, y en adelante se llamaría la Casa de Guiné e Mina.

Cuando los portugueses dominaron el comercio de la India, se creó una institución independiente de las de Africa con el nombre de Casa da India. Dicha institución contrataba los servicios de los diferentes oficios que intervenían en las empresas comerciales y de descubrimiento, como mercaderes, cartógrafos, pilotos, etcétera. Se ocupaba del trámite de financiamiento para los fletes. Tal como correspondía a un banco, proporcionaba el dinero y se encargaba de la distribución de las especias a través de sus contactos en Europa. Hacía el papel de intermediario y proveedor de especias, exigiendo su pago en metálico, generalmente en oro.

20. El patrón de apropiación.

En el «Asia monzónica» se definieron tres grandes zonas con características particulares de funcionamiento comercial con respecto a la metrópoli: Suahili, el mar Árabe y el archipiélago de la Especiería. Estas tres grandes zonas tenían un funcionamiento independiente del área de Guinea y del océano Atlántico en general. El acceso al océano Índico y a los dominios del Pacífico portugués se realizaba a través de la ruta del Cabo de Buena Esperanza, y se navegaba por el Atlántico necesariamente, pero la ruta se había hecho autónoma desde el viaje de la flota de Cabral a la India en 1500. Cabral, en todo momento, siguió las instrucciones de Vasco da Gama, cuya flota después de haber hecho escala en las islas de Cabo Verde había tomado un rumbo sureste en lugar de sureste, pero las naves de Cabral navegaron cerca de un mes hacia el oeste antes de encontrar los vientos alisios del sureste, e inesperadamente avistaron las costas del actual Brasil. Desembarcaron frente a un lugar al que llamaron Monte Pascoal. Al calcular la longitud de ese punto en el Atlántico, Cabral supo que se encontraban dentro del dominio portugués determinado en el Tratado de Tordesillas con Castilla. Después de haber pasado dos días en Monte Pascoal, Cabral decidió proseguir con su misión a la India, pero ordenó a un grupo de sus hombres que regresaran a Portugal en una de las naves a transmitir la noticia (33). Este accidente modificaría posteriormente la secuencia a seguir en la ruta a la India, apartándola totalmente de la navegación en las costas de África. La ruta se conoció con el nombre de Carreira da Índia. En poco

tiempo, se pudo saber mediante la observación de los pilotos portugueses que los meses de febrero y marzo era los mejores para zarpar de Portugal con destino a la India. Así, en el transcurso del siglo XVI, a los barcos de la Carreira da India, es decir a los barcos privados con autorización o propiedad de la corona, se les daba la instrucción de salir en esas fechas e incluso el reclutamiento de los hombres y el avituallamiento de las naves se organizaban teniendo en cuenta ese calendario.

En Suahili, la utilización inicial de Malindi como puerto de escala y avanzada hacia la India fue circunstancial, pero en 1502 durante el segundo viaje de Gama, se emplazó una factoría. En 1505 Almeida estableció un fuerte en Sofala y otro en Kilwa y en 1508 se terminó de construir la factoría en Mozambique. En 1512, por órdenes de la corona, la factoría en Kilwa fue abandonada. Mozambique se convirtió en la escala principal en la Carreira da India. Durante su estancia en esa área, los portugueses exploraron las islas situadas a lo largo de la costa, tales como las Mascareñas, Rodríguez, Chagos y Madagascar. La resistencia suahili y árabe mantuvo en Mombasa (Kenia) su bastión principal, por lo que este poblado sufrió frecuentes sitios y ataques portugueses a lo largo del siglo XVI. El hinterland de Suahili en ocasiones interesó a los portugueses por el hecho de que el oro que circulaba en esos puertos provenía del interior. Hacia 1571, la corona portuguesa se interesó por la conquista de la región de Monomotapa al noroeste de Sofala. Además del oro de la región, la corona estaba interesada en dividir el «Asia portuguesa» en tres jurisdicciones virtualmente iguales e independientes: una en la India, otra en Malaca y en la Especiería, y la tercera

precisamente en la costa oriental de África. Los promotores del mercantilismo portugués razonaban que la posesión de la fuente del oro africano era una de las premisas para fundar un imperio mercantil a la española. Desafortunadamente para ellos, la conquista del interior implicó más pérdidas que ganancias, y su dominio en Sushilí se contrajo hasta el punto de que en 1698 únicamente poseían una extensión aproximada al territorio actual de Mozambique. La función de este enclave siguió siendo la misma, como escala de la Carreira da Índia.

Las factorías emplazadas en el occidente de la India fueron: Cochín en 1500 por Cabral; Quilón, Canannore, Colicoylán y Travancore en 1502 por Gama; Diu en 1509 por Almeida; Goa, Calicut, Cambay, Bassein y Mangalore entre 1509 y 1510 por Albuquerque; y en la isla de Ceilán en 1518; Chaul, Bracelor, y Honovar después de 1525.

De Mozambique, los barcos de la Carreira da Índia navegaban hacia esos puertos para fletar las especias. En un principio, al arribar los barcos tenían que esperar indefinidamente a los intermediarios indios con sus cargamentos de especias. Este procedimiento provocaba incertidumbre y cuantiosas pérdidas. La corona resolvió eliminar a los intermediarios indios mediante la conquista del puerto de Malaca e intervenir directamente en el mercado del Lejano Oriente. Esta medida resultó ser parcial, puesto que las flotas portuguesas, por sí solas, eran incapaces de fletar toda la producción especiera. Su dominio y monopolio no se fundamentó, por tanto, en el desplazamiento de los mercaderes indios, a quienes llamaban gentiles, sino en el control fiscal

policiaco del mercado.

Anualmente de Goa salían armadas portuguesas para patrullar la costa Malabar, la costa Konkán y el golfo de Cambay entre los meses de mayo y septiembre, la temporada en que los vientos del monzón permitían navegar la costa. Patrullaban a las naves mercantes privadas que doblaban el cabo Comorín provenientes de Malaca, fueran nativas o portuguesas. El propósito era impedir que esos mercaderes llevaran su carga directamente a Europa o que trasbordaran en algún otro puerto que no estuviera bajo el control portugués, es decir los obligaban (escoltaban) a transbordar en India. Una vez escoltados hasta la costa de la India, se les cobraban los derechos aduaneros por el uso de los puertos y por las mercaderías que transportaban. En cada puerto el valor de los impuestos cambiaba. En Goa era del seis por ciento sobre el valor de la mercancía; en Chaul era del ocho por ciento; en Diu, el 3 y medio por ciento, (Diffie, 1977, 321). En segundo lugar, se persuadía a los mercaderes privados a adquirir «cartazes» o pasos con el sello real de la corona portuguesa para poder navegar por los mares de la India.

A cambio de esos "servicios", la corona garantizaba a los mercaderes privados protección armada contra las actividades de corso que se desarrollaban en el Indico. Los piratas del Samorín y sus aliados eran los más temidos. Cuando los rajanatos hostiles a la corona portuguesa intensificaron sus ataques a las ciudades de Diu y Goa, el "servicio" de escoltas se intensificó al mismo tiempo que los derechos aduaneros se incrementaron, (Diffie, 1977, 320-321).

Ese sistema fue el que la corona impuso por la fuerza para ejercer su jurisdicción sobre los mares de la India. Al mismo tiempo, se evitaba el clandestinaje y medios alternativos de comercio, acaparando para sí casi toda la producción especiara. Los capitanes de las armadas que patrullaban las costas indias eran los oficiales más cercanos y fieles al virrey, lo que indica, entre otras cosas, la estrecha vinculación del gobierno, de la organización militar y del comercio.

El sistema fiscal policiaco no tuvo éxito en el mar Árabe, puesto que el control del Golfo Pérsico y del mar Rojo nunca pudo ser concretado de manera permanente. Para impedir que las especias llegaran a Europa mediante otros mercaderes que no fueran los portugueses, había que bloquear el acceso al mar Rojo y, para ello, había que apoderarse de Adén, pero la resistencia árabe mantuvo su soberanía e influencia en su espacio. Aún cuando se conquistó Ormuz, que dominaba el acceso al Golfo Pérsico, y la costa de Omán, el asedio de las flotas turcas, y las alianzas militares de indios y turcos para contrarrestar el monopolio portugués, provocaron la existencia de un espacio de nadie durante periodos intermitentes, a lo largo del siglo XVI.

El puerto de Malaca, por sí solo, representaba el bastión comercial más importante después de la India. Los portugueses emplazaron allí la factoría y un fuerte en 1511. Malaca era el punto nodal entre la Especiería y la India, entre el océano Pacífico y el Indico. En 1521 se emplazó una factoría fortificada en Ternate, una de las islas Molucas, y en 1522 se emplazó otra factoría en una de las islas del grupo de Amboina y

dos en el grupo de las islas Banda. El acoso armado de los pueblos antiportugueses de las islas vecinas, hizo que la población autóctona solicitara la construcción de las fortalezas en Amboina y en Banda.

Después de fundada la factoría en Ternate, se destinó una armada de medio tiempo para atender los fletes desde las Molucas. Los portugueses embarcaban las especias con toda libertad y virtualmente sin ninguna interferencia. Fue por esa razón, principalmente, que no se aplicó sistemática y rigurosamente el mecanismo fiscal policiaco. El comercio portugués floreció también aquí pero las autoridades centrales, tanto de Goa, Lisboa y Malaca, perdieron el control y la jurisdicción de ese dominio en varias ocasiones. Los oficiales de los mandos medios asignados al área de la Especiería fletaban especias de contrabando para su beneficio personal. En cada puerto o área bajo control portugués sobornaban a otros oficiales para que el contrabando llegara a Europa, donde también se recurría al soborno, y posteriormente se introducían las especias en el mercado negro, (Diffie, 1977, 360-361).

El problema más agudo en esa área era mantener el control del estrecho de Malaca en contra de los constantes asedios de los sultanes de Sumatra, Singapur y Java. La expansión portuguesa dentro de los otros archipiélagos fue muy lenta. Hasta 1561 consiguieron fundar otra factoría en la isla Solor, y en 1580 en la isla Timor, gracias a la tenacidad y de los misionarios, cuya presencia y necesidad de protección obligó a la corona brindarles apoyo para la erección de baluartes.

Inicialmente, la corona intentó imponer el monopolio en la

Especiería, otorgando concesiones a fidalgos en pago a sus servicios o favores, o vendiendo las concesiones a los poderosos mercaderes a muy alto precio. La corona también facultó a los feitores de esas islas para llevar a cabo todas las transacciones y fijar los precios por su criterio. Salían dos armadas por año, que conectaban Goa y Cochín con la Especiería. Una de las armadas se destinaba a Ternate donde cargaba clavo, la otra armada se dirigía a las islas Banda para fletar nuez moscada y macis (34). Eventualmente se permitió la intervención de mercaderes privados una vez que las naves de la corona hubieran sido abastecidas, ésto quizá vinculado a la idea de incentivar la migración de portugueses y su residencia permanente en aquellos lugares. Los mercaderes privados después de comerciar en las islas, tenían que registrar sus fletes con los feitores, y éste reclamaba la tercera parte de su valor para la corona. Las especias se almacenaban y posteriormente eran transportadas a Malaca en las naves reales.

El patrón de apropiación así definido, se articulaba finalmente con Europa mediante las familias banqueras del sur de Alemania y los aliados comerciales genoveses y florentinos de Italia. Las factorías portuguesas configuraron el primer patrón de apropiación con el que Europa iniciaría la explotación sistemática de África y sobre todo de Asia. Los enclaves fundados en China y Japón durante el siglo XVI consistieron en iniciativas de las grandes casas mercantes favorecidas por la corona o por la obsesión de los grupos eclesiásticos por dilatar la fe, pero de ninguna manera consistieron en enclaves efectivos del poder

portugués. Los espacios oceánicos del Índico y del Pacífico seguirían siendo, durante tres siglos, «espacios de rivalidades comerciales mucho más que espacios por organizar», [Tussaint, 1984,84]. En el espacio de lo contingente, el poder europeo alternó formas de apropiación de hecho y de derecho que perfilaron una estructura y articulación de los mares bien definida. A partir del siglo XVII, las Compañías de Navegación intentarían introducir marcos jurídicos para revertir la tendencia al «monopolio» de los mares. Los holandeses lucharon mucho tiempo contra los portugueses en nombre de la libertad de los mares, e idearon un concepto legalista de las aguas territoriales, que en 1630 se convirtió en una doctrina jurídica conocida como Mare liberum. De acuerdo a esta doctrina, todas las banderas podían circular en las aguas territoriales de un Estado con fines de comercio y de transporte. Esta doctrina tan solo sería una de las armas para desplazar a los portugueses ya que los mismos holandeses ejercerían el control exclusivo al colidarse la Compañía Unida de las Indias Orientales como la «reina de los mares».

21. Conclusiones.

1. El dominio o señorío era el espacio verdadero, vivido y sentido, por los hombres de la Edad Media. Su expansión se realizó mediante la guerra y, posteriormente, la idea de Cruzada. En el primer capítulo, intentamos evidenciar la formación de una entidad e identidad territorial a la que se llamo Cristianidad. Se trataba básicamente de una categoría político institucional acuñada por la Iglesia, con el propósito o pretexto de jerarquizar y diferenciar espacialmente el mundo conocido. Al interior de la Cristianidad había una compleja jerarquización y distribución de los espacios, la cual era reglamentada, mejor dicho, arbitrada por la Iglesia, puesto que la guerra era el principal vehículo de la división del espacio cristiano. La fórmula más empleada para arbitrar los pleitos por el territorio, era la concesión de dominio o señorío. Así, el dominio implicaba una alta jerarquía política.

En periodos intermitentes, el problema más grave que enfrentó la Cristianidad era el de la amenaza externa a su seguridad e integridad político territorial. Las invasiones de los no cristianos, de los infieles, contribuyeron a edificar una política de sumisión de la voluntad cristiana: esperar y prepararse espiritualmente para el juicio final; y por ende contemplar con resignación la contracción del espacio cristiano. No obstante, el siglo XII marcó el inicio de una política diferente con respecto a la seguridad de la Cristianidad. Se trataba de revertir la tendencia ansionista de los infieles, por medio de la expansión territorial a través de la guerra de Cruzada. La expansión hubiera terminado de no haber sido porque

la guerra revitalizó los intercambios comerciales a larga distancia, extendiéndose más allá de los confines oceánicos.

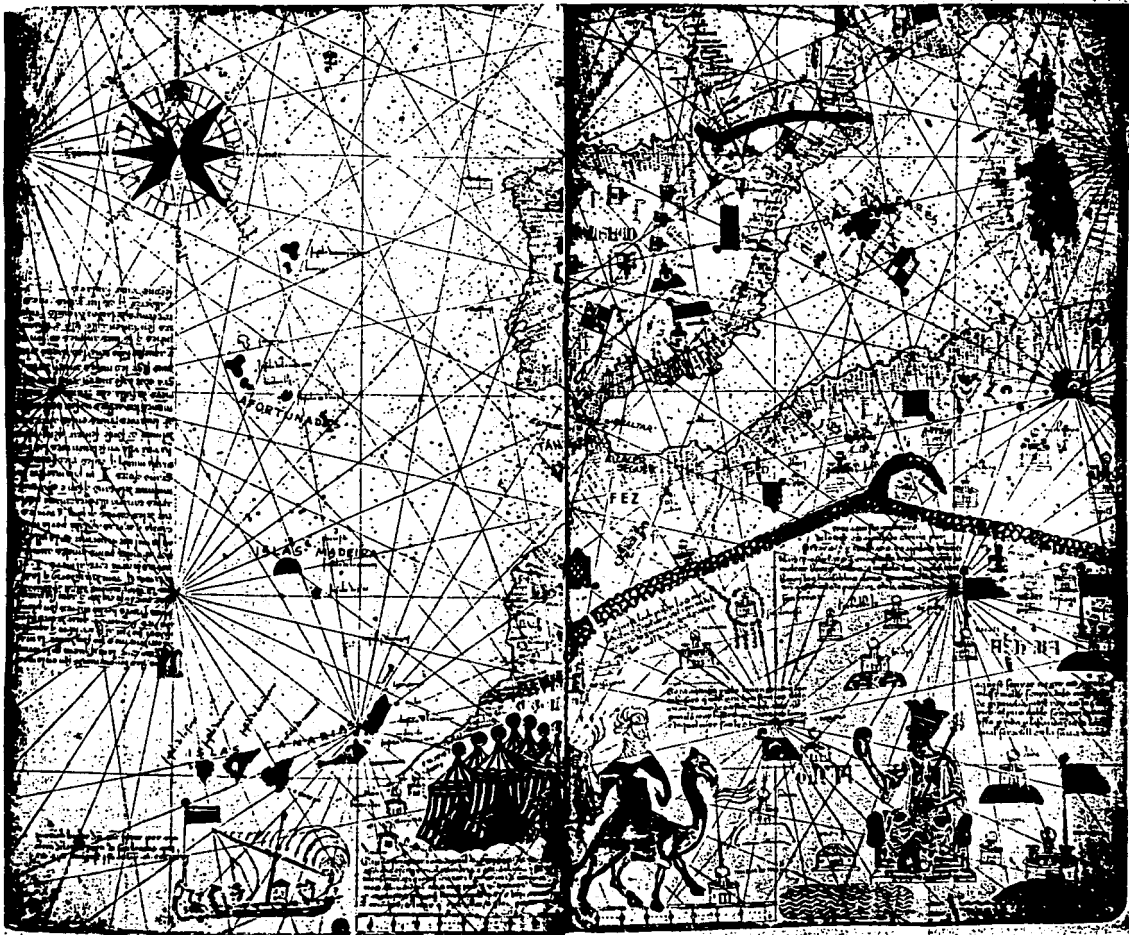
2. La apropiación de los espacios líquidos consistió en la creación de los dominios o señoríos oceánicos. Uno de los primeros lugares objeto de apropiación y de creación de dominio en el océano, era el espacio insular, localizado allende los confines de la Cristianidad. El espacio oceánico que interesaba era aquel que albergaba las islas, porque era territorio potencialmente habitable y porque representaba una ventaja para desplazarse en el mismo espacio líquido.

Las islas se convirtieron en puntos de referencia para delimitar o demarcar los dominios oceánicos, en los momentos en que la competencia por el uso exclusivo de amplias extensiones de mar abierto adquirió matices violentos. Consideramos que la sucesión de diferentes demarcaciones establecidas entre 1455 y 1494, constituyeron el periodo de consolidación de la apropiación del espacio oceánico, porque la sola voluntad de asignar áreas separadas ante la imposibilidad del condominio, reflejaba una madurez política para reinar o gobernar también en los océanos.

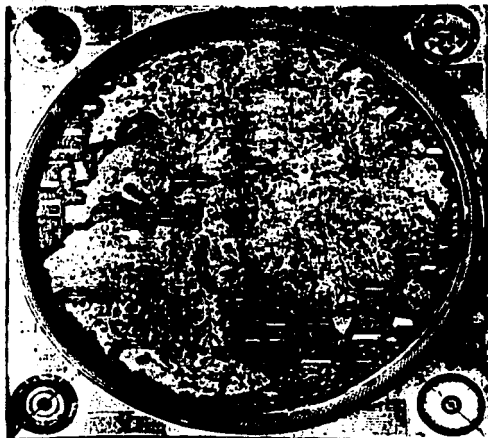
3. Los dominios oceánicos se crearon para ejercer el poder y concentrar los flujos de riquezas comerciales. La jurisdicción cristiana de los mares, y todos los medios empleados para ampliar su radio de acción, tenían como propósito principal el de concentrar y controlar para sí los flujos comerciales y en segundo lugar para tener acceso directo a los lugares donde se originaba esa riqueza. En este sentido, los descubrimientos y

conquistas tuvieron un carácter político estratégico, pues en la competencia por la creación de dominios oceánicos, quien descubriera la fuente de las riquezas comerciales tenía el pleno derecho, derecho divino y consuetudinario, de apropiarse de esas tierras. El descubrimiento era uno de varios instrumentos políticos para adjudicarse los dominios y riquezas de los no cristianos. La dimensión y las especiales características del espacio líquido, condujeron al planteamiento y ejecución de procedimientos tácticos específicos para adjudicarse el espacio e incluso vigilar y dosificar los flujos comerciales.

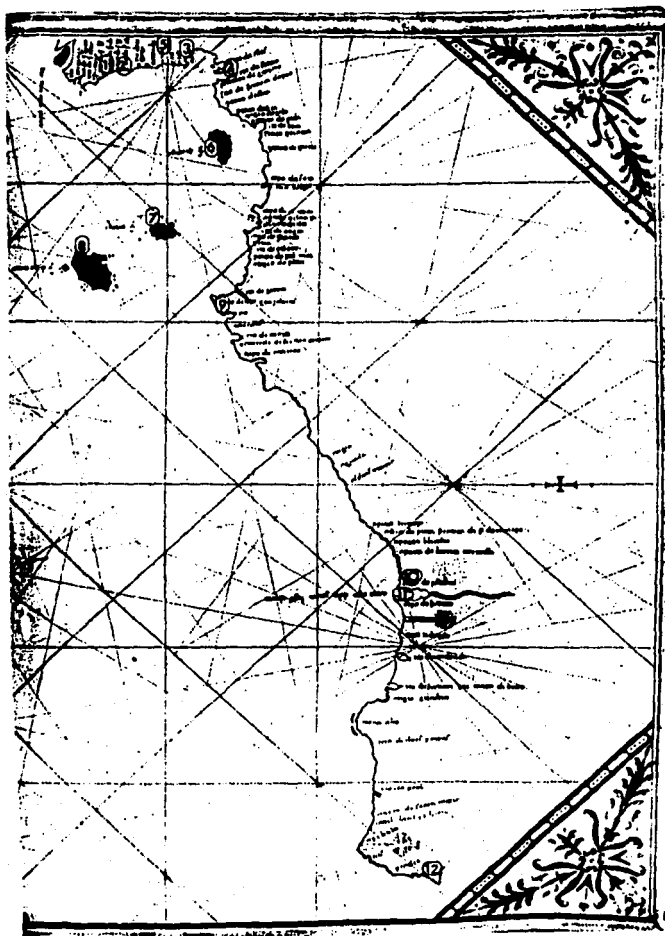
4. De 1498 a 1527, Portugal logró desplazar los seculares flujos comerciales de especias por medio del empleo de nuevas rutas de carácter transoceánico. También logró incorporar la dinámica comercial de los escenarios de comercialización de las especias a las necesidades particulares de la Cristianidad. Utilizando los pasos, estrechos, cabos, canales, golfos, bahías, corrientes y vientos, islas y archipiélagos; después emplazando factorías en los principales puertos de transbordo; en suma, utilizando el espacio oceánico, las potencias navales de Europa perfilaron un patrón de jerarquización del espacio mundial en el que el océano Índico y el Mar de las Molucas funcionaron como apéndices de los mercados de Iberia y de Flandes.



LAMINA 13.
 MAPA CATALAN (1375), DE ABRAHAM CRESQUES.
 REPRESENTA EL REINO DE FEZ (MARRUECOS).
 SOBRE EL MAR UNA BARCA DE MERCADERES
 CATALANES JUDIOS APROXIMANDOSE A UN
 CAMPAMENTO TUAREG. DESPUES UNA DE LAS
 RUTAS DE LAS CARAVANAS QUE VAN HASTA EL
 REINO DE MALI, DONDE UN SOBERANO OFRECE
 LAS VALIOSAS MONEDAS DE ORO. JUNTO SE
 ENCUENTRA UNA LEYENDA QUE DICE: POR ESTE
 LUGAR PASAN LOS MERCADERES QUE VAN A LA
 TIERRA DE LOS NEGROS DE GUINEA. (PUBLICO
 BALLESTEROS Y BARETTA, 1890).



LAMINA 14.
 MAPAMUNDI DE FRA MAURO (1459). UNA DE LAS
 LEYENDAS QUE ESTA CERCA DEL PRASSUM
 PROMONTORIUM, EL PUNTO MAS MERIDIONAL DE
 AFRICA, DICE QUE: «EN EL AÑO DE NUESTRO
 SEÑOR 1420, UN BARCO QUE SE LLAMA JUNCO
 INDIO ZARPO DEL MAR INDIO A LAS ISLAS DE
 LOS HOMBRES Y DE LAS MUJERES, PASANDO
 EL CABO DIAP Y ENTRE LAS ISLAS VERDES, HACIA
 EL MAR DE LA OSCURIDAD, EN DIRECCION AL
 ALGARVE. DURANTE CUARENTA DIAS NO VIERON
 MAS QUE CIELO Y AGUA». LA TIERRA DE LOS
 ETIOPIES OCUPA UNA GRAN EXTENSION DE LA
 COSTA ORIENTAL AFRICANA JUNTO A LA CUAL
 SE PUEDE LEER «INDIOS». (PUBLICO OLFIE,
 1977).



15.
ULTIMA ETAPA DE CIRCUNNAVEGACION.

GUINEA:

- 1) COSTA DE MALAGUETA
- 2) COSTA DE MARFIL
- 3) COSTA DE ORO
- 4) COSTA DE ESCLAVOS
- 5) EL MINA O SAN JORGE DE LA MINA

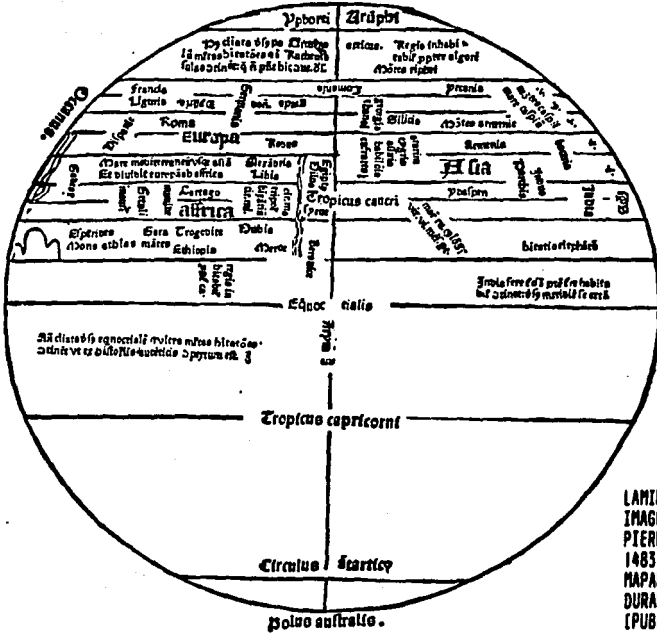
- 6) ISLA PRINCIPE
- 7) ISLA SAO TOME
- 8) ISLA ANNOBON
- 9) CABO DE SANTA CATARINA
- 10) PONTA DO PADRAO
- 11) RIO ZATRE
- 12) CABO DE BUENA ESPERANZA

(PUBLICO BAGROW Y SKELTON, 1964).

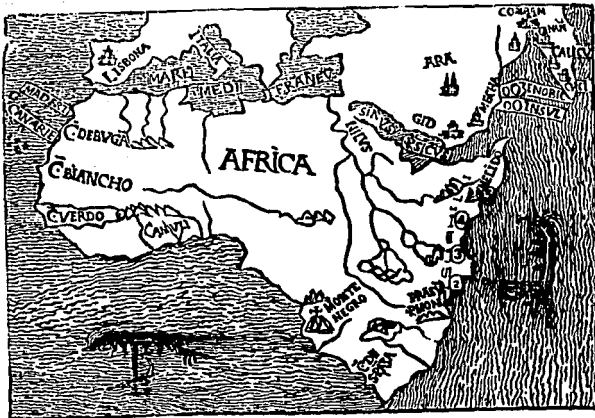
Septima figura.

Q^uarta figura. Sicut et illi copulose plantis aliis pro blatione terre in tres partes a b
 sicut pro blatione maris se quibus flandris et regibus hie gra tremis p^oliffe
 rari quis particulariter a blatio maior figurat equitit. Q^uinta vero miteratit erit ab
 usano per blatum meam circa blipus prope gubos baritile. Q^uarta vero miteratit erit
 ab usano circa meam oritica mambit lo ca verus mambit circa meam oritica q^u oca
 tendit a calce litererit in linea oritica hie oritica nautigatio arctiguar.

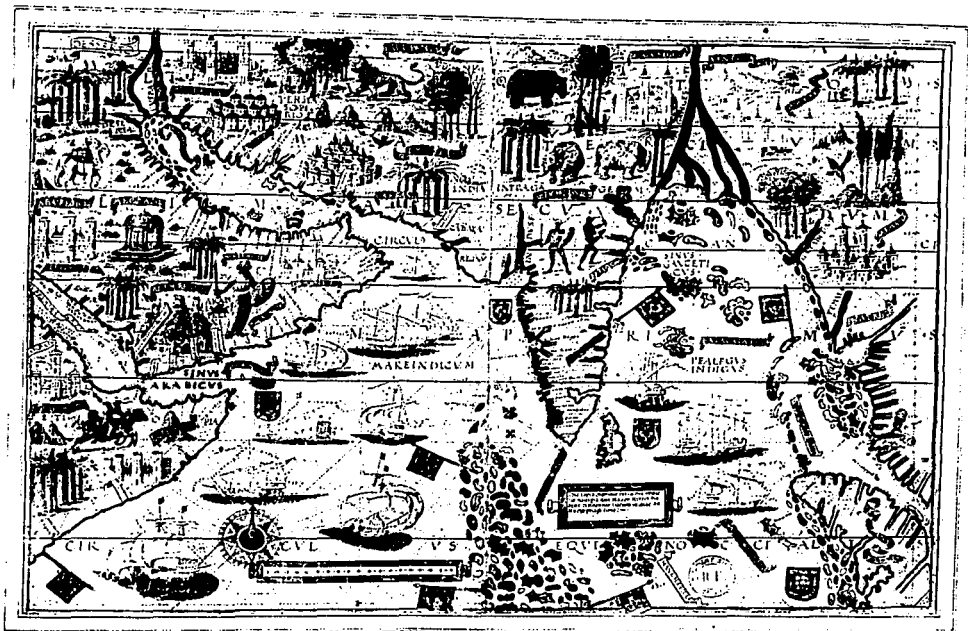
Polo septentrional.



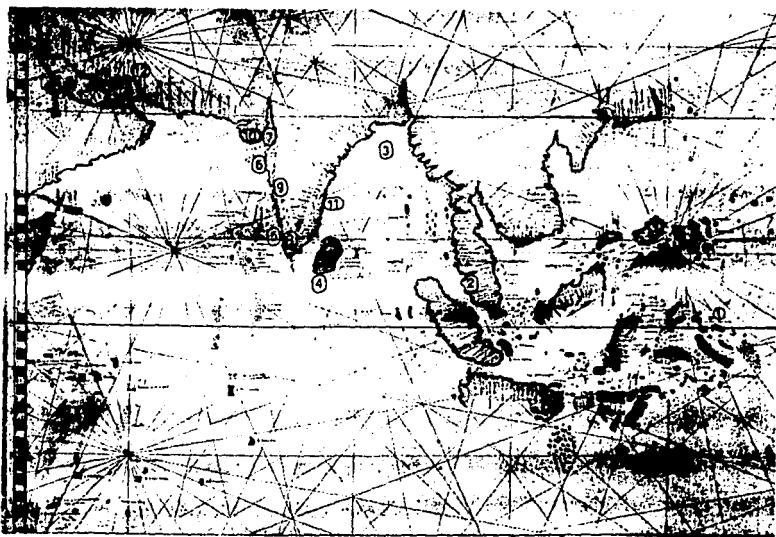
LAMINA 16.
 IMAGO MUNDI (1410) DEL CARDENAL FRANCOIS PIERRE D'AILLY, IMPRESA EN LOVAIN 1483. ES UN ESQUEMA CIRCULAR DE UN MAPAMUNDI, IMAGEN QUE FUE MUY INFLUYENTE DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XV. (PUBLICO BAGROW Y SKELTON, 1964).



LAMINA 17.
 EL ITINERARIO PORTUGUES (1508). DIEZ AÑOS DESPUES DE QUE VASCO DA GAMA DESCUBRIO LA INDIA, SE ELABORO ESTE MAPA QUE MUESTRA LA RUTA MARINA AL SUR, ABREVIADO, S INDICA EL CABO DE BUENA ESPERANZA ARRIBA, SOBRE LA COSTA ORIENTAL DE AFRICA (SUWHLI) EL BUSCADO PRASSU PROMONTORIUM. EN LA COSTA SUWHLI S. INDICAN LAS CIUDADES: 1)SOFALA; 2)MOZAMBIQUE; 3)KILWA; 4)MOMBASA Y 5)MALINDI. EN LA INDIA DESTACA EL PUERTO D CALICUT. EN ESTE MAPA SE OMITTE GRAVEMENTE EL GOLFO PERSICO Y LO QUE SE SEÑALA COMO GOLFO PERSICO DEBERIA SER EL MAR ROJO. E UN MAPA TALLADO EN MADERA, DE TIPO ORNAMENTAL. (PUBLICO BAGROW Y SKELTON, 1964).

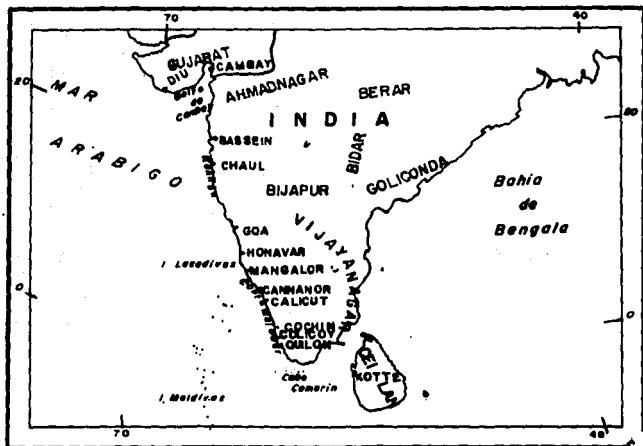


LAMINA 18.
 CARTA PORTULANA DEL INDICO (1519). INCLUIDO EN EL ATLAS DE LOPO
 HORNEN REPRESENTA EL MAS IMPORTANTE ESCENARIO DE COMERCIALIZACION
 DE LAS ESPECIAS. LOS NUMEROSOS BARCOS DIBUJADOS DAN LA IMPRESION
 DE UNA INTENSA ACTIVIDAD COMERCIAL. CADA BARCO DISTINGUE LOS
 DIFERENTES GRUPOS MERCANTILES QUE ALLI TRANSITABAN. LOS ESCUDOS DE
 ARMAS SON PORTUGUESES Y SEÑALAN SITIOS BAJO SU CONTROL: ABAJO A LA
 IZQUIERDA MALINDI, CUYO SULTAN FUE EL PRIMER ALIADO PORTUGUES.
 ARRIBA LA ISLA SICCOTORA DE DONDE INTENTARON DETENER EL ACCESO
 MUSULMAN HACIA EL MAR ROJO. AL CENTRO DE LA CARTA GOA. EN LA
 PARTE INFERIOR DEL MAPA SE DA ENFASIS AL ARCHIPIELAGO DE
 MALDIVAS, UNA ALERTA PARA LOS NAVEGANTES YA QUE EXISTEN NUMEROSOS
 ATOLONES. EL ARCHIPIELAGO SE COMPONE ALREDEDOR DE 2000 ISLAS.
 OBSERVAMOS TRES BANDERINES PORTUGUESES SEGURAMENTE PORQUE SON
 ISLAS QUE TIENEN LAGUNAS DE AGUA DULCE. HACIA LA IZQUIERDA SE
 SEÑALAN LOS ARCHIPIELAGOS DE ANDAMAN Y NICOBAR. (PUBLICO
 CHALZANO, 1985).

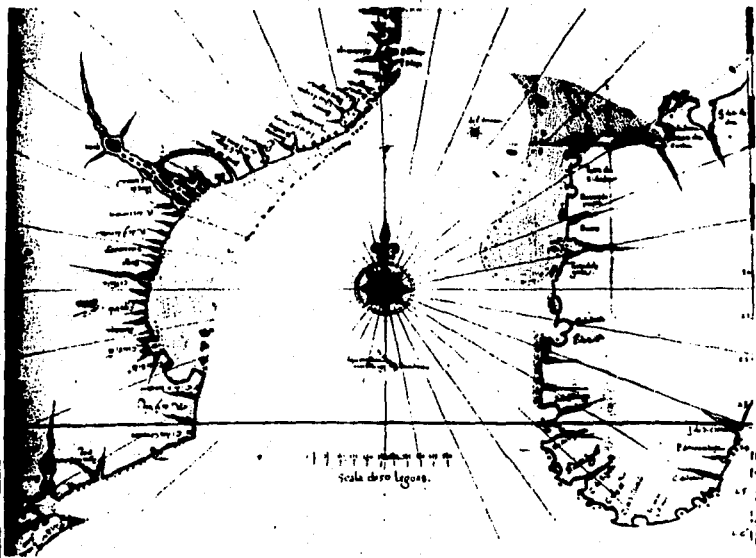


LAMINA 19.
 CARTA ANTICHA PORTUGUESA (1540). EN ELLA
 MOSTRAMOS LO QUE BOKER DENOMINA «LA
 MONTONICA» Y LOS PORTUGUESES LLAMAN
 ASIA PORTUGUESA. VENOS SEÑALADO CON EL
 NUMERO 1) LA ESPECIERIA; 2) MALACA; 3) BATAVIA
 DE BENGALA; 4) CEILAN; 5) COSTA MALAE;
 6) COSTA KONKAN; 7) GOLFO DE CAMBAY; 8) CO-
 CHIN; 9) GOA; 10) DIU; 11) COSTA CORDOMADEL;
 12) ORPILZ.

EN RECUADRO, LA INDIA EL PRINCIPAL ES-
 TUARIO DE COMERCIALIZACION DE LAS ESPECIAS
 (PUBLICO CORTESAO, 1974).

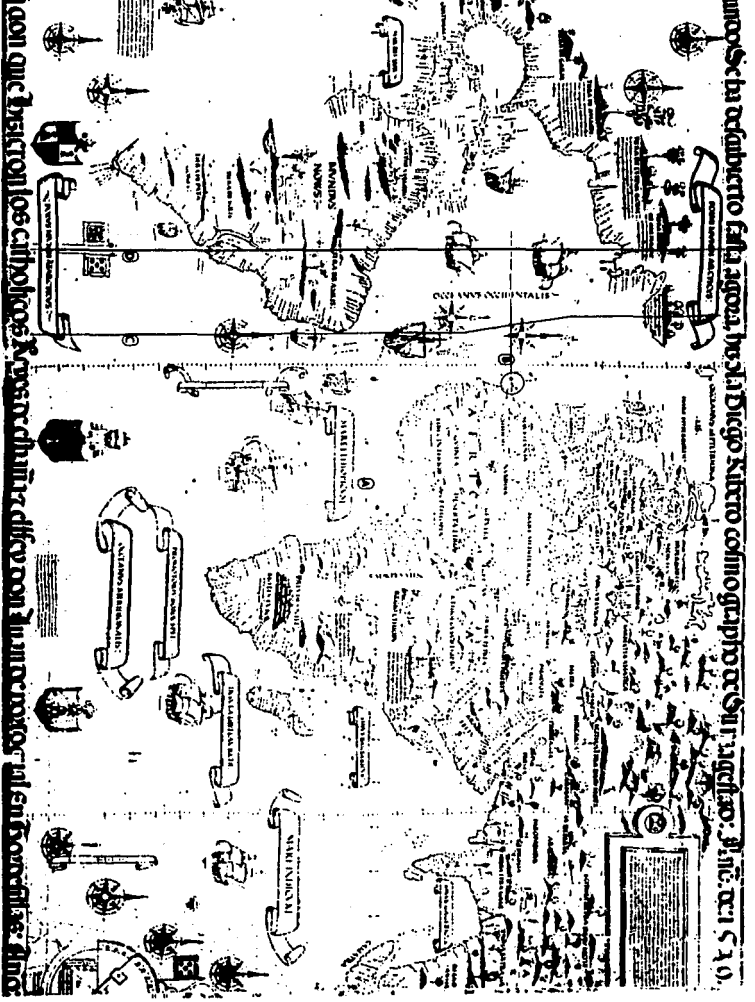
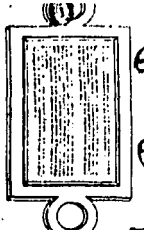
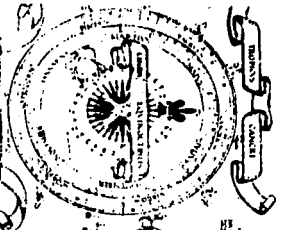
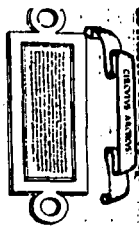


LAMINA 20.
 EL MAR INDICO. CARTA PORTULANA QUE REPRESENTA LOS PUERTOS, ISLAS Y ESTRECHOS BAJO EL DOMINIO PORTUGUES. INCLUYE EL REINO CRISTIANO DEL PRESTE JUAN DE ETIOPIA. ETIOPIA NUNCA FUE PARTE DEL ASIA PORTUGUESA EN TERMINOS ADMINISTRATIVOS O COMERCIALES, SIN EMBARGO, SIEMPRE OCUPO UN LUGAR IMPORTANTE EN LAS CONSIDERACIONES GEOPOLITICAS PORTUGUESAS. LA PRESENCIA DEL PRESTE JUAN EN ESTA CARTA SIGNIFICA LA GARANTIA DE UN ENCLAVE CRISTIANO EN TIERRA Y MARES DE INFIELES. (PUBLICO BAGROM Y SKELTON, 1964).



LAMINA 21.
 CARTA DE NAVEGAR DEL CANAL DE MOZAMBIQUE (1612). REALIZADA POR EL PILOTO MAYOR PORTUGUES GASPAR FERREIRA, DESDE EL PUERTO DE MOZAMBIQUE LOS PORTUGUESES CONTROLABAN EL ACCESO AL PASO O CANAL, PUESTO QUE ERA LA RUTA OBLIGADA HACIA LA INDIA EN DETERMINADA EPOCA DEL AÑO. EN 1615, LOS HOLANDESES DESCUBRIERON LA CORRIENTE DEL INDICO SUR POR LA CUAL PODIAN NAVEGAR DE IDA Y REGRESO DIRECTAMENTE DESDE EL CABO DE BUENA ESPERANZA HASTA LA ESPECIERIA SIN NECESIDAD DE ATRAVESAR POR EL CANAL DE MOZAMBIQUE. EL CABO DE BUENA ESPERANZA SE CONVIRTIÓ EN UN LUGAR CLAVE. POR ESA RAZON LOS HOLANDESES EMPLAZARON UNA FACTORIA EN EL CABO DE BUENA ESPERANZA, IGNORADO DESDE SU DESCUBRIMIENTO EN 1488 POR LOS PORTUGUESES. (PUBLICO DIFFIE, 1977).

contiene todo lo que del mundo se ha descuberto hasta agora, desde Diego Xultero como geografo de Su Magestad. Año de 1510.



LAMINA 22.

CARTA UNIVERSAL (1529) REALIZADA POR EL COSMOGRAFO PORTUGUES DIEGO RIBERO PARA LA CORONA DE CASTILLA. TAL COMO SE INDICA EN LA PARTE SUPERIOR, MUESTRA <TODO LO QUE DEL MUNDO SE HA DESCUBIERTO HASTA AGORA Y ESTAN LAS PARTES CONFORME A LA CAPITULACION DE TORDOSILLAS.

ABAJO, CASI A LA MITAD DE LA CARTA Y HACIA EL EXTREMO DERECHO, RIBERO DIBUJO LOS ESCUDOS DE ARMAS DE LAS CORONAS QUE SE DISPUTABAN EL DOMINIO DE LOS OCEANOS, INDICANDO EL LIMITE O DEMARCACION DE SUS RESPECTIVOS SEÑORIOS. TAL DEMARCACION NO SOLO AFECTABA A LOS OCEANOS SINO TAMBIEN A LAS ISLAS Y TIERRAS FIRMES CONOCIDAS Y POR CONOCER.

HEMOS INDICADO LA SUCESION DE LA APROPIACION DEL OCEANO Y SUS DEMARCACIONES: A LA BULA ROMANUS PONTIFEX INDICA EL DOMINIO PORTUGUES EN LOS MARES MAS ALLA DE LA COSTA MERIDIONAL (MAR ETIOPICO) HASTA LA INDIA (1495); BI EL TRATADO DE ALCAGOVAS CONCEDIO GUINEA, AZORES, MADEIRA Y FEZ, ASI COMO LA EXCLUSIVIDAD PARA NAVEGAR <PARA BAJO CONTRA GUINEA>> A PARTIR DE CAMARIAS, PARA PORTUGAL; A CASTILLA CONCEDIO LAS ISLAS CAMARIAS; CILA BULA EXCITARE DEVOTIONIS CONCEDIO EL DOMINIO CASTELLANO A 100 LEGUAS AL OCCIDENTE DE LAS ISLAS AZORES Y CABO VERDE (1493); BI EL TRATADO DE TORDOSILLAS ESTABLECIO LA LINEA DE DEMARCACION A 370 LEGUAS DE LAS ISLAS CABO VERDE, QUEDANDO LA PARTE OCCIDENTAL COMO SEÑORIO CASTELLANO Y LA PARTE ORIENTAL COMO SEÑORIO PORTUGUES (1494).
(PUBLICO LEON-PORTILLA, 1969).

LANTINA 22.

CARTA UNIVERSAL (1529) REALIZADA POR EL COSMOGRAFO PORTUGUES DIEGO RIBEIRO PARA LA CORONA DE CASTILLA. TAL COMO SE INDICA EN LA PARTE SUPERIOR, MUESTRA <TODO LO QUE DEL MUNDO SE HA DESCUBIERTO HASTA AGORA Y ESTAN LAS PARTES CONFORME A LA CAPITULACION DE TONDESILLAS.

ABAJO, CASI A LA MITAD DE LA CARTA Y HACIA EL EXTREMO DERECHO, RIBERO DIBUJO LOS ESCUDOS DE ARMAS DE LAS CORONAS QUE SE DISPUTABAN EL DONTDIO DE LOS OCEANOS, INDICANDO EL LIMITE O DEMARCACION DE SUS RESPECTIVOS SENORIOS. TAL DEMARCACION NO SOLO AFECTABA A LOS OCEANOS SINO TAMBIEN A LAS ISLAS Y TIERRAS FIRMES CONOCIDAS Y POR CONOCER.

VEROS INDICANDO LA SUCESION DE LA APROPIACION DEL OCEANO Y SUS DEMARCACIONES: A) LA BULA ROMANUS PONTIFEX INDICA EL DOMINIO PORTUGUES EN LOS MARES MAS ALLA DE LA COSTA MERIDIONAL (PAR ETIOPICO) HASTA LA INDIA (1495); B) EL TRATADO DE ALCAZOVAS CONCEDIO GUINEA, AZORES, MADEIRA Y FEZ, ASI COMO LA EXCLUSIVIDAD PARA NAVIGAR <<PARA BAJO CONTRA GUINEA>> A PARTIR DE CANARIAS, PARA PORTUGAL; A CASTILLA CONCEDIO LAS ISLAS CANARIAS; C) LA BULA EXCITARE DEVOTIONIS CONCEDIO EL DOMINIO CASTELLANO A 100 LEGUAS AL OCCIDENTE DE LAS ISLAS AZORES Y CABO VERDE (1495); D) EL TRATADO DE TONDESILLAS ESTABLECIO LA LINEA DE DEMARCACION A 370 LEGUAS DE LAS ISLAS CABO VERDE, QUEDANDO LA PARTE OCCIDENTAL COMO SENORIO CASTELLANO Y LA PARTE ORIENTAL COMO SENORIO PORTUGUES (1494).

(PUBLICO LEON-PORTILLA, 1989).

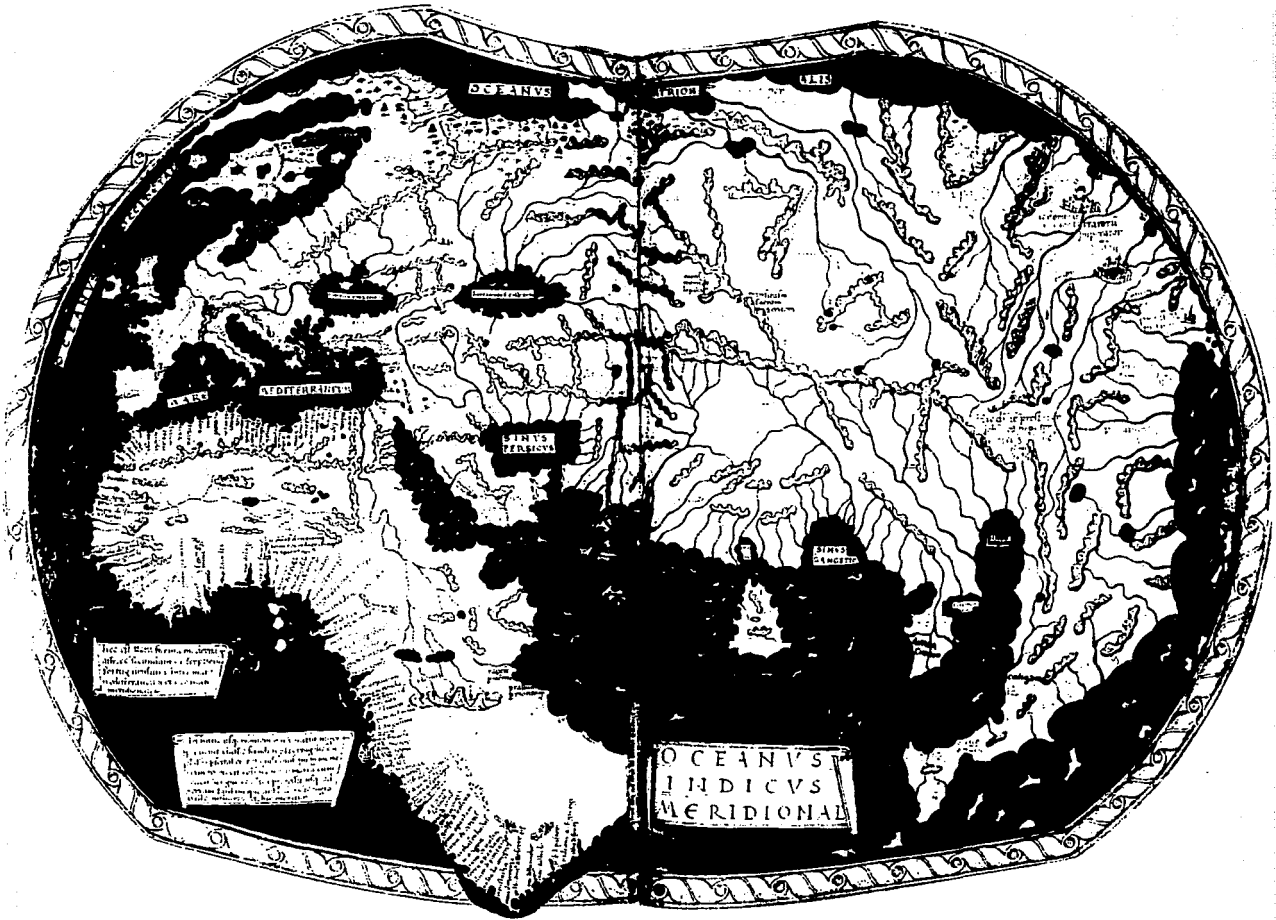
LAMINA 23.

MAPAMUNDO DE ENRICUS MARTELLUS (1490). LA IMAGEN DEL MUNDO NEOPTOLEMICA COLOCABA EN EL EXTREMO IZQUIERDO LA PENINSULA DE CATIGARA, QUE SE EXTENDIA HACIA EL SUR DEL OCEANO INDICO. ENTRE CATIGARA Y EL AUREA CHERSONESO SE LOCALIZA EL SIMUS MAGNUS (GRAN GOLFO). COLON, VESPUTCIO Y MAGALLANES NAVEGARON RUMBO AL SUR SOBRE EL OCEANO OCCIDENTAL CREYENDO PODER ENCONTRAR EL CABO DE CATIGARA, DOBLARLO Y ACCEDER AL SIMUS MAGNUS DONDE ESTABA NANGI (SUR DE CHINA). LA ISLA DE CIPANGO (JAPON) Y LA ESPECIERIA. SOBRE LA COSTA OCCIDENTAL AFRICANA SE REGISTRAN LAS APROPIACIONES PORTUGUESAS HASTA ESA FECHA. EN SU RUTA HACIA LA INDIA. (PUBLICO LEON PORTILLA, 1969).



LAMINA 24.

LAS ISLAS MOLUCAS (1558) DE DIDO HONEN. SECCION DE UN MAPAMUNDO. LOS HONEN FUERON UNA DE LAS FAMILIAS DE CARTOGRAFOS MAS IMPORTANTES EN PORTUGAL. AL CENTRO DEL DIBUJO SE INDICA «MALUCOS», LOCALIZADO SOBRE EL ECUADOR Y APROXIMADAMENTE EL MERIDIANO DE 124 GRADOS. ESTE ES EL ESPACIO RECLAMADO POR LAS CORONAS DE PORTUGAL Y CASTILLA EN EL PROCESO CONOCIDO HOY COMO «LA CUESTION DE LAS MOLUCAS». EN ESTA CARTA, SE APLICA EL NOMBRE DE MALUCOS (MOLUCOS) A OTROS ARCHIPIELAGOS CON NOMBRE PROPIO. AQUI SE DISTINGUEN LAS ISLAS DE: 1)JILOLO O HALUWERA; 2)MOLUCAS (TERNATE Y TIDORE); 3)ICERAM; 4)AMBOINA; 5)ISLAS BANDA; 6)TIDOR; 7)FLORES; 8)JAVA; 9)BORNEO; 10)SUMATRA; 11) PENINSULA DE MALACA; Y 13) APENAS SE ESBOZABA EL ARCHIPIELAGO DE FILIPINAS (SAN LORENZO). (PUBLICO DUFFIE, 1977).



Item illi sunt hinc inde
difficilis navigatione et frequens
periculum a latronibus et
indiscretis hominibus.

Item sunt ibi nimium etiam
periculum a latronibus et
indiscretis hominibus et
periculum a latronibus et
indiscretis hominibus.

OCEANVS

EUROPA

ASIA

AFRICA

AFRICA

AFRICA

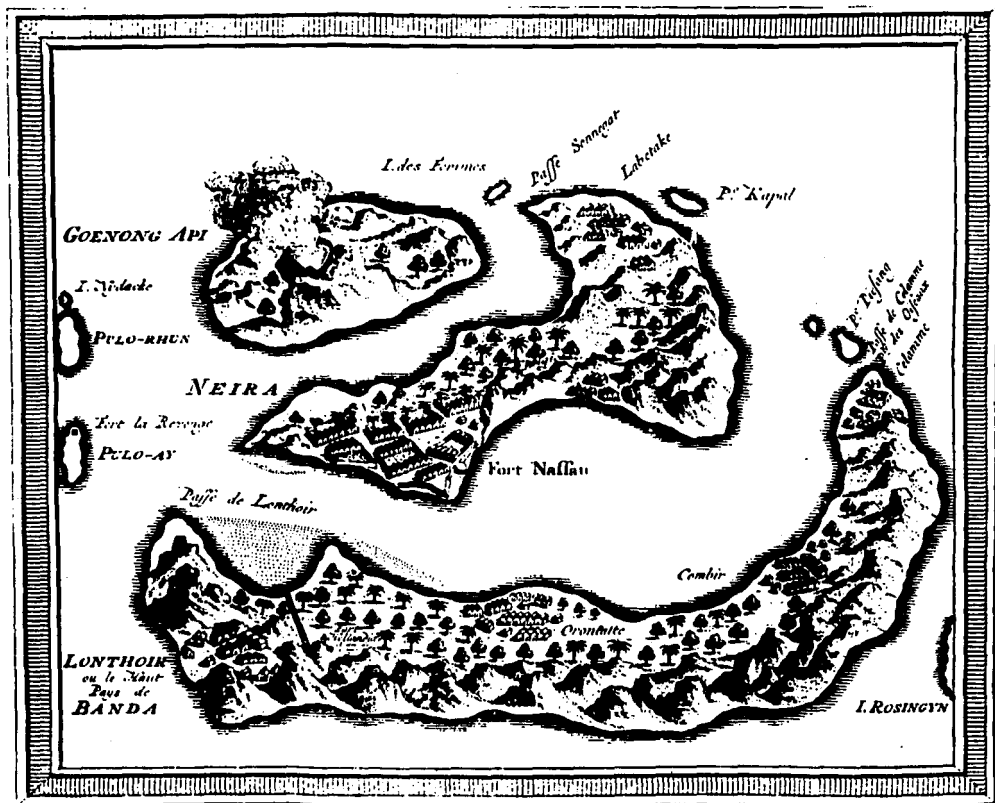
SINGAPORE

SINGAPORE

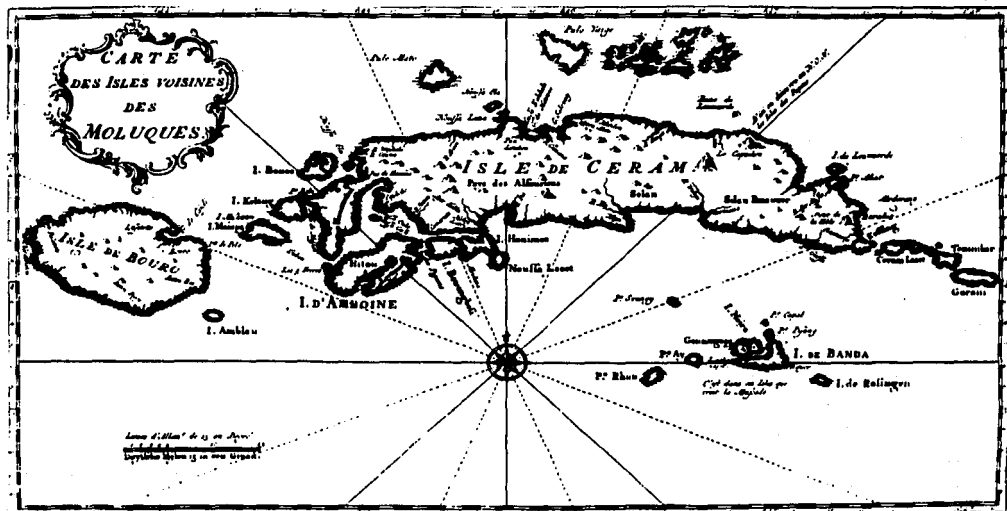
OCEANVS
INDICVS
MERIDIONALIS



LAMINA 25.
EL MAR DE LA INDIA ORIENTAL (1556) DE
GUILLELME LE TESTU. ES UNA CARTA DE
INDOLE PICTORICO Y MUESTRA LA FASCINACION
QUE TODAVIA PODIA DESPERTAR A MEDIADOS
DEL SIGLO XVI LA ESPECIERIA, ESCENIFICA A
LOS MERCADERES DE LAS ESPECIAS DE LAS
ISLAS DE JAVA MENOR, JAVA MAYOR Y DE LAS
MOLUCAS.
(PUBLICO LEON-PORTILLA, 1969).

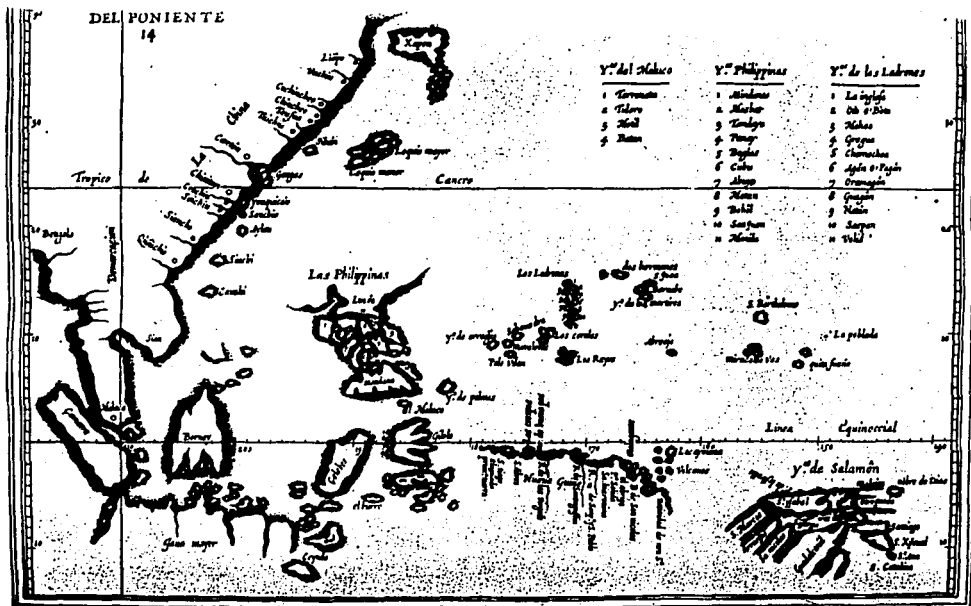


LANTINA 26.
 LAS ISLAS Y EL MAR DE BANDA. ARCHIPIELAGO
 QUE FORMA PARTE DE LAS MOLUCAS. EN
 PERSPECTIVA SE REPRESENTAN FACTORIAS
 FORTIFICADAS. TODAS LAS ISLAS MOLUCAS SON
 VOLCANICAS. EN ESTA CARTA SE SEÑALA EN
 PERSPECTIVA AL VOLCAN GOENONG API EN
 ACTIVIDAD.
 (PUBLICO HAWNA, 1973).



LAMINA 27.

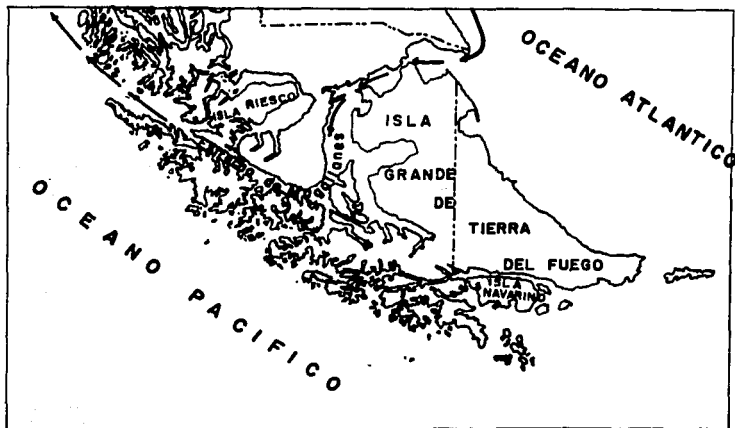
CARTA DE LAS ISLAS VECINAS A LA MOLUCAS, CONOCIDAS ACTUALMENTE COMO MOLUCAS CENTRALES. LA SUPERFICIE DE CERAM O SERAM ES DE 2025 KILOMETROS CUADRADOS; LA DE AMBOINE, AMBOINA O AMBON ES DE 813 KILOMETROS CUADRADOS. ACTUALMENTE, SE DESIGNA CON EL NOMBRE DE MOLUCAS A 89 ISLAS Y UN SINGUERO DE ISLOTES DE PEQUENISIMA EXTENSION, LOCALIZADOS ENTRE NUEVA GUINEA, LA ISLA TIDOR Y LA ISLA CELEBES, ES DECIR, A 2 GRADOS 43 MINUTOS DE LATITUD NORTE Y 8 GRADOS 23 MINUTOS DE LATITUD SUR, Y 124 GRADOS 22 MINUTOS Y 135 GRADOS DE LONGITUD ESTE. (PUBLICO MANNA, 1973).



LAMINA 28.
INDIAS DEL PONIENTE (S/F) CARTA
CASTELLANA ANONIMA. EN ELLA SE INTENTABA
DEMOSTRAR QUE NO SOLO LAS ISLAS MOLUCAS,
SINO PARTE DE MALACA Y SUMATRA CALAN
DENTRO DEL DOMINIO OCEANICO DE CASTILLA.
ACOSTUMBRADOS A IDENTIFICAR LA ESPECIERIA
CON EL LEJANO ORIENTE, ESTA CARTA REFLEJA
UN CAMBIO DE PERSPECTIVA INTERESANTE. A
PARTIR DEL TRATADO DE TORDESILLAS, LOS
ESPAÑOLES SOLO TENIAN DERECHO DE NAVEGAR
HACIA OCCIDENTE; SE LES NEGÓ EL ORIENTE.
DESDE ESTA POSICION FORZADA ERA
INDISPENSABLE DEMOSTRAR QUE LA ESPECIERIA
SE LOCALIZABA EN EL LEJANO PONIENTE. LA
LINEA VERTICAL DEL EXTREMO IZQUIERDO ES
LA DE DEPARCACION, POR LO TANTO, LAS
ISLAS Y TIERRA FIRME DEL LADO DERECHO DE
ESA LINEA CORRESPONDERIAN AL DOMINIO
ESPAÑOL.
(PUBLICO DIFFIE, 1977).

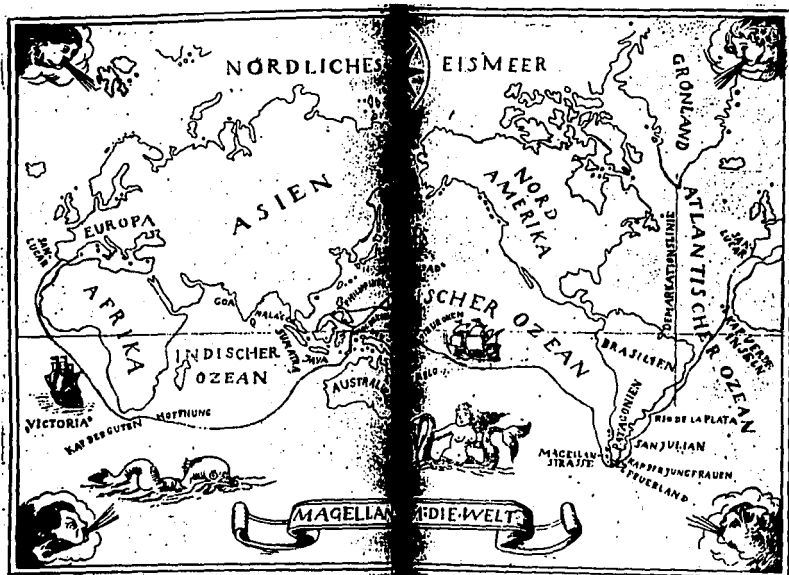


LAMINA 29.
 EL ESTRECHO DE MAGALLANES. DISEÑADO
 POR ANTONIO PIGAFETTA, QUIEN
 ACOMPAÑO A MAGALLANES Y REGRESO A
 ESPAÑA CON EL CANO. EN ESTE MAPA
 DENOMINO AL PASO «STRETO
 PATAGONICO», NOMBRE QUE QUIZA FUE
 EL PRIMERO QUE DIERON A TAL ESTRECHO
 Y QUE SOLO SE CONSERVA EN ESTE MAPA.
 (PUBLICO LUCENA SALMORAL, 1982).

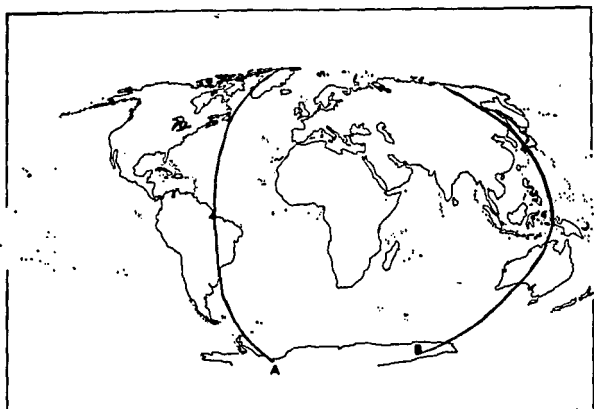




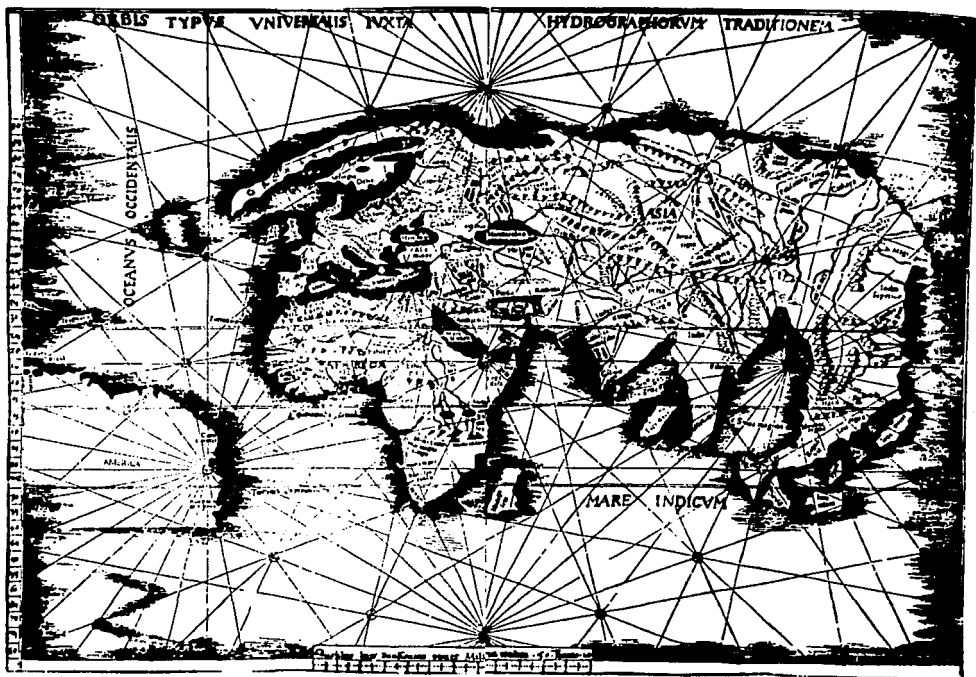
LATINA 30.
LA ISLA DE MATHAN DE ULSIUS
(1642). DESCRIBE LA LUCHA EN
QUE ENCONTRO LA FUERTE
MAGALLANES.
(PUBLICO HIDALGO NIETO, 1942).



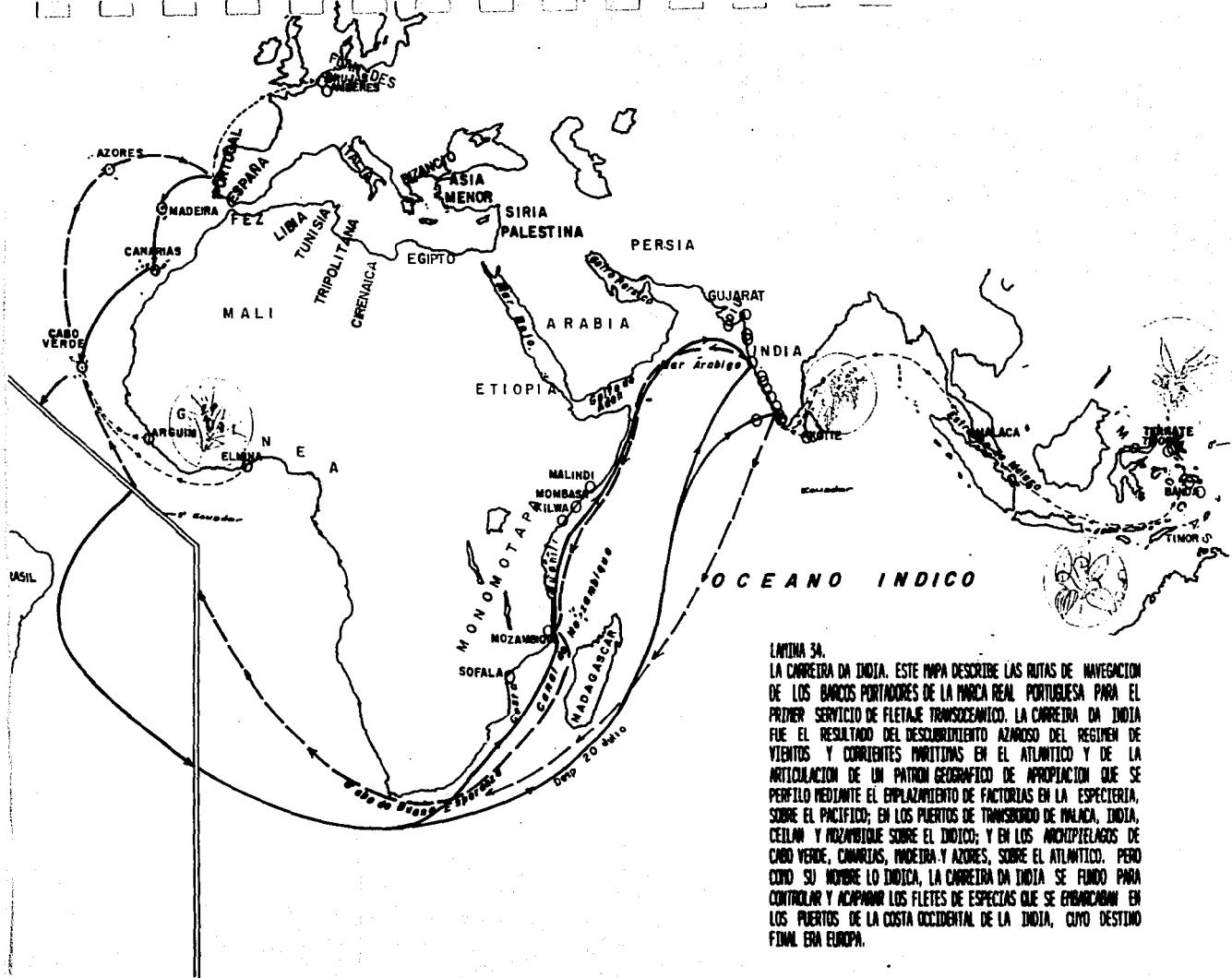
LAMINA 31.
 MAPAMUNDO DEL DERROTERO DE LA MADO VICTORIA (SIGLO XVIII), LA PRIMERA QUE CIRCONAVEGO EL MUNDO. SE APPRECIA LA LINEA DE DEPARCACION DE NORTE A SUR DEL TRATADO DE TORDESILLAS SOBRE EL ATLANTICO. (PUBLICO HIDALGO NZETO, 1942).



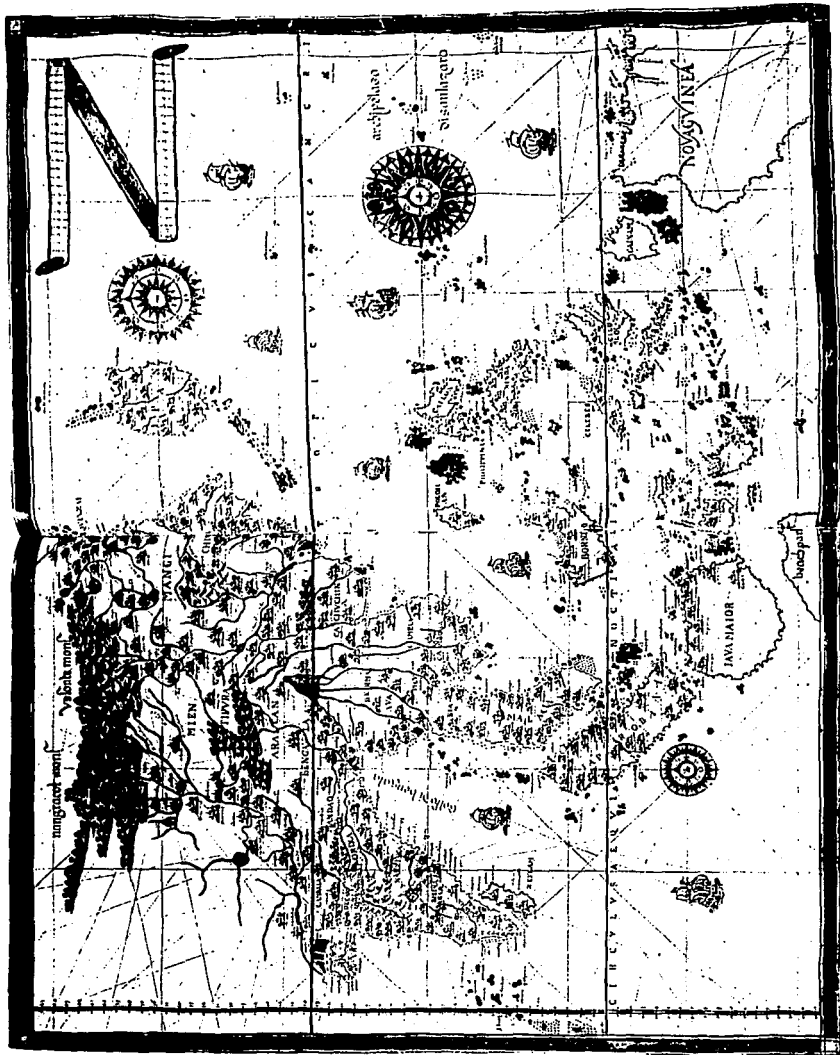
LAMINA 32.
 LA LINEA DE TORDESILLAS Y SU ANTI-MERIDIANO. LA LINEA DE DEPARCACION (A) ESTA A 370 LEGUAS AL OCCIDENTE DE LAS ISLAS CABO VERDE. LA LINEA (B) ES, APROXIMADAMENTE SU PROYECCION EN EL OCEANO PACIFICO.



LAMINA 33.
 MAPAMUNDI HIGROGRAFICO (1507), DE MARTIN
 WALDSEEMULLER. IMPRESO EN ESTRASBURGO EN
 1513. EN EL APARECE POR VEZ PRIMERA LA
 PALABRA AMERICA. JUNTO SE SEÑALA UN PUNTO
 DONDE CONVERGEN LINEAS DE RUMBO. SE TRATA
 DEL MONTE PASCOAL, SITIO EN EL QUE
 ACCIDENTALMENTE DESEMBARCO LA FLOTA DE
 ALVAREZ CABRAL EN 1500 Y EN DONDE
 PERMANECIERON DOS DIAS ANTES DE PROSEGUIR
 EL VIAJE A LA INDIA. EL EXTREMO ORIENTE
 ES REPRESENTADO TODAVIA DE ACUERDO A LA
 IMAGEN DE PTOLOME CON UN GRAN GOLFO
 (SIGNUS MAGNUS) EN LO QUE HOY ES MALASIA.
 (PUBLICO BAGROM Y SKELTON, 1964).



LAMINA 34.
 LA CARREIRA DA INDIA. ESTE MAPA DESCRIBE LAS RUTAS DE NAVEGACION DE LOS BARCOS PORTADORES DE LA MARCA REAL PORTUGUESA PARA EL PRIMER SERVICIO DE FLETAJE TRANSOCEANICO. LA CARREIRA DA INDIA FUE EL RESULTADO DEL DESCUBRIMIENTO AZAROSO DEL REGIMEN DE VIENTOS Y CORRIENTES PERIODICAS EN EL ATLANTICO Y DE LA ARTICULACION DE UN PATRON GEOGRAFICO DE APROPIACION QUE SE PERSEO MEDIANTE EL EMPLAZAMIENTO DE FACTORIAS EN LA ESPECERIA, SOBRE EL PACIFICO; EN LOS PUERTOS DE TRANSBORDO DE MALACA, INDIA, CEILAN Y MOZAMBIQUE SOBRE EL INDICO; Y EN LOS ARCHIPIELAGOS DE CABO VERDE, CANARIAS, MADEIRA Y AZORES, SOBRE EL ATLANTICO. PERO COMO SU NOMBRE LO INDICA, LA CARREIRA DA INDIA SE FUNDO PARA CONTROLAR Y ACAPARAR LOS FLETES DE ESPECIAS QUE SE EMBARCABAN EN LOS PUERTOS DE LA COSTA OCCIDENTAL DE LA INDIA, CUYO DESTINO FINAL ERA EUROPA.



LAMINA 35.

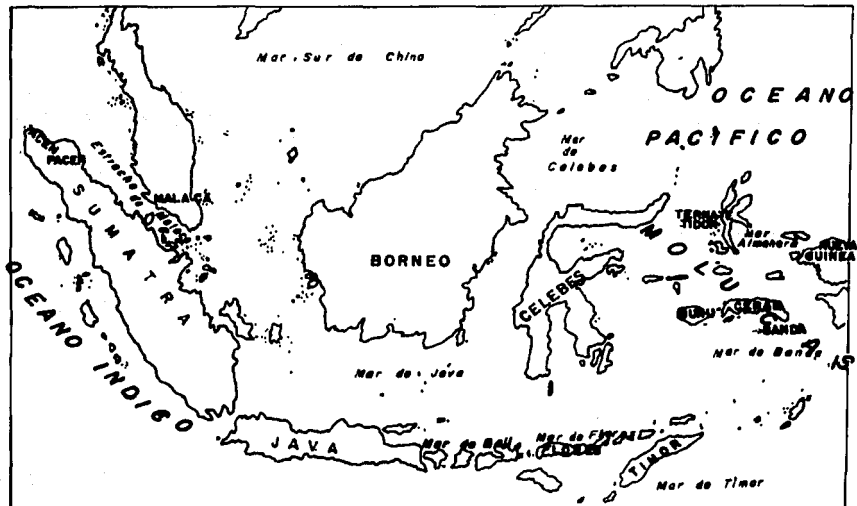
CARTA DEL ATLAS PORTULANO DEL CARTOGRAFO ESPAÑOL JUAN MARTINEZ (1587). REPRESENTA INSUFICIENTEMENTE EL ARCHIPIELAGO DE MALASIA O INDONESIA. ACTUALMENTE, MALASIA ARCHIPIELAGO MALAYO, ARCHIPIELAGO INDIO O INSULINDIA COMPRENDE LAS ISLAS DEL LOS MARES DE ARAFURA, BALI, BANDA, CELEBES O SULAMESI, CERAM, FLORES, JAVA, MOLUCAS, SAVU, SONDA Y TIDOR.

LAS PRINCIPALES ISLAS SON: BORNEO, CERAM, CELEBES, FLORES, HALMAHERA, JAVA, SUMATRA Y SONDA.

ACTUALMENTE SE DESIGNA COMO INDONESIA A LAS ANTIGUAS POSESIONES HOLANDESES DE LAS INDIAS ORIENTALES (ESTADO UNITARIO DE LA REPUBLICA DE INDONESIA). EL TERMINO INDONESIA FUE ACUMADO HACIA EL SIGLO XVIII. LA REPUBLICA DE INDONESIA FUE PROCLAMADA EN 1945.

ENTRE 1946 Y 1963 FUE FORMADA LA FEDERACION MALAYA O DE MALAYSIA INTEGRADA POR LOS ESTADOS MALAYOS, LOS ANTIGUOS ESTABLECIMIENTOS DE LOS ESTRECHOS (PENANG Y MALACA) Y LOS ESTADOS DE SABAH Y SARAWAK (COSTA NORTE Y NOROESTE DE BORNEO).

[PUBLICO CHALINO, 1985].



BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Alfonso. 1923. The commentaries of the great Alfonso de Albuquerque. Trad. Walter de Gray Birch. New York, Burt Franklin, 3 tomos.
- AGUIRRE ROJAS, Carlos A. "La última entrevista a Fernand Braudel", en: *Ensayos*, vol. III, No. 9, 1987, pp. 67-79.
- AQUINO, SANTO TOMAS de, 1989. (1265-1267). La monarquía. Trad. Laureano Rebles y Angel chueca. Madrid, Tecnos, 92pp.
- BAGROW, Leo y R.A. SKELTON. 1964. History of cartography. London, C.A. Watts, 312 pp.
- BALLESTEROS Y BARETTA, Antonio. 1890. Génesis del descubrimiento. Madrid, Grijalbo, 2 t.
- BARRIOS, Joao de. 1535. Décadas de Asia. Dos feitos e os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente.
- BONNASSIE, Pierre. 1983. Vocabulario básico de la historia medieval. Trad. Manuel Sánchez Martínez. Barcelona, Critica, 246pp.
- BOUTRUCHE, Robert. 1975. Señorio y feudalismo. Trad. Margarita B. de Pontieri. Madrid, Siglo XXI, 2 vol.
- BOXER, C. R. 1969. The Portuguese seaborne empire, 1415-1625. London, Hutchinson, 426pp.
- BRAUDEL, Fernand. 1989. La historia y las ciencias sociales. Trad. Josefina Gómez Mendoza. México, Alianza, 222 pp.
- CAPITULACIONES DE DESCUBRIMIENTO Y RESCATE. 1981. Con estudio de Demetrio Ramos. Serie Cuadernos Colombinos, IX bis. Pub. de la Casa Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid.
- CARLE, Mar. del Carmen, et. al. y otros. 1984. La sociedad hispano medieval, sus estructuras. Argentina, Gedisa, 90pp.
- CLAVAL, Paul. 1982. Espacio y poder. Trad. Hugo Martínez Motezuma. México, FCE, 246 pp.
- CORDOVA-BELLO, Eleazar. 1964. Compañías holandesas de navegación, agentes de la colonización neerlandesa. Sevilla, Escuela de Estudios Hispánicos Americanos, 303 pp.
- CORTESAO, Armando. 1974. Esparsos. Coimbra, Universitatis Conbricensis, 427pp.
- DE OLIVEIRA MARQUES, A. H. 1933. Historia de Portugal. Trad. Milton Schinca. México, FCE, 2 vol.
- DESCUBRIMIENTOS PORTUGUESES, Documentos para a sua historia publicados e prefaciados por Joao da Silva Marques. 1944. Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, II Vol.
- DIFFIE, Bailey W. y George D. WINIUS. 1977. Foundations of the Portuguese empire, 1415-1800. Minneapolis, University of Minnesota, 533pp.
- DISNEY, Anthony R. 1976. Twilight of the pepper empire, Portuguese trade in South West India in the early seventeenth century. Cambridge, Harvard University, 227pp.
- ELCAND, J. S., M. TRANSILVANO y otros. s/f. La primera vuelta al mundo. Madrid, Miraguayo, 183pp.
- FERNANDEZ NAVARRETE, Martín. 1825-1837. Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Madrid, V Tomos. INAVARRETE.
- FOUCAULT, Michel. 1968. Las palabras y las cosas. Trad. Elsa Cecilia Frost. México, Siglo XXI, 375pp.

- FOUCAULT, Michel. 1970. La arqueología del saber. Trad. Aurelio Garzón del Camino. México, Siglo XXI. 355 pp.
- 1977. Historia de la sexualidad. Trad. Ulises Guirazú. México, Siglo XXI. 3 vol.
- 1980. La verdad y las formas jurídicas. México, Gedisa, Serie Mediaciones, no. 1. 174pp.
- FREY, Hebert. 1988. La feudalidad europea y el régimen señorial español. México, INAH. Colección Biblioteca del INAH. 174pp.
- FRIS, Herman R. 1967. The Pacific Basin: a history of its geographical exploration. New York, American Geographical Society.
- GARCIA GALLO, Alfonso. 1944. Los orígenes de la administración territorial de las Indias. Madrid, Consejo superior de Investigaciones científicas. Anuario de Historia del Derecho Español. 99 pp.
- 1958. Las bulas de Alejandro VI y el ordenamiento jurídico de la expansión portuguesa y castellana en Africa e Indias. Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos.
- GARCIA-Pelayo, Manuel. 1981. Los mitos políticos. Madrid, Alianza. 390 pp.
- HANNA, Willard A. 1973. Molukkan retrospect. Southeast Asia Series, vol. XXI, No. 10. (Indonesia).
- HIDALGO NIETO, Manuel. "La cuestión hispano-portuguesa en torno a las islas Molucas". en: Revista de Indias, no. 9, año III, 1942, pp.427-462.
- "Dos redacciones diferentes de una misma carta. La de Don Manuel I de Portugal a los Reyes Católicos notificándoles el descubrimiento de la India", en: Revista de Indias
- LACOSTE, Yves. 1977. La geografía, un arma para la guerra. Trad. Joaquín Jordá. Barcelona, Anagrama. 156 pp.
- LANDSTROM, Björn. 1971. En busca de las Indias. Trad. Gloria Martinengo. Barcelona, Juventud. 223 pp.
- LE GOFF, Jacques. 1986. Lo maravilloso y lo cotidiano en el occidente medieval. Trad. Alberto L. Buxio. México, Gedisa. 187p.
- 1969. La civilización del occidente medieval. Trad. F. de C. Serra Ráfols. Barcelona, Juventud, 749 pp.
- 1962. Mercaderes y banqueros de la edad media. Trad. Natividad Massantes. Buenos Aires, EUDEBA. 140pp.
- LEON-PORTILLA, Manuel. 1989. Cartografía y crónicas de la antigua California. México, UNAM. Fundación de Investigaciones Sociales. 207 pp.
- LOMAX, Derek W. 1984. La reconquista. Trad. Antonio-Prometeo Moya. Barcelona, Crítica. 270pp.
- MANUEL, Frank E. y Fritzie P. MANUEL. 1984. El pensamiento utópico en el mundo occidental. Trad. Bernardo Moreno Castillo. Madrid, Taurus. 2 vol.
- MARX, Carl. 1981. El capital. Trad. León Manos. México, Siglo XXI, t.III, v.8
- MEILINK-ROELOFFS, Marie A.P. 1962. Asian trade and European influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630. Hague, Nijhoff, 471pp.
- MILLER, David. (Edi.) 1989. Enciclopedia del pensamiento político. Trad. Ma. Teresa Casado Rodríguez. Madrid, Alianza. 704pp.

- MOLLAT, Michel. 1990. Los exploradores del siglo XIII al XVI. Trad. Ligis Arjona Mijangos. México, F.C.E. 214pp.
- PANIKKAR, K. M. 1945. India and the Indian Ocean. An Essay on the influence of sea power on Indian history. London, George Allen and Unwin LTD. 299pp.
- PARRY, John H. 1991. El descubrimiento del mar. Trad. Jordi Beltrán, México, Grijalbo, Col. Los noventa, 362 pp.
- 1952. Europa y la expansión del mundo, 1415-1715. Trad. María Teresa Fernández. México, F.C.E. Breviario, no.60, 277pp.
- 1963. La época de los descubrimientos geográficos, 1415-1620. Trad. F. Morales Padrón. Madrid, Guadarrama. 485pp.
- PEREZ-PRENDES, José Manuel. 1974. Cortes de Castilla. Barcelona, Ariel. 148pp.
- PEREZ DE TUELA Y BUESO, Juan. 1975. La especiería de Castilla, nota política en la política indiana. (Consideraciones sobre la implicación atlántica en la gesta del Pacífico). Lisboa, Separata de «A viagem de Fernão de Magalhães e a busca das Molucas. Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Centro de Estudos de Cartografia Antiga. No.16.
- PIGAFETA, Antonio. 1922. Primer viaje entorno del globo. Trad. Federico Ruiz Morcende. Madrid, Calpe.
- POLO, Marco. (1305) 1957. Libro de las maravillas de Asia. Trad. Rosario Blázquez. Barcelona, Iberia. 239 pp.
- PRIETO, Carlos. 1975. El océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI. México, Alianza. 198 pp. (Col. el libro de bolsillo. 508).
- RAMOS, Demetrio. 1986. La primera noticia de América. Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid. Serie: Cuadernos Colombinos. XIV. 147 ps.
- RUNCINMAN, Steven. 1973. Historia de las cruzadas. Trad. Germán Bleiberg. Madrid, Alianza. 2 vol.
- SANCHEZ ALBORNOZ, Claudio y Aurelio VIGAS. 1981. Lecturas históricas españolas. Madrid, FIALP. 461pp.
- SANCHEZ, Joan-Eugeni. 1981. La geografía y el espacio social del poder. Barcelona, Los libros de la frontera. 249 pp. (Col. Realidad geográfica).
- SANGUIN, André-Louis. 1981. Diccionario de Geografía Política. Trad. Orlando Peña Álvarez. Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso. Ediciones Universitarias de Valparaíso. 122pp.
- 1980. Geografía política. Trad. Carman Ferrer y Jordi García-Jacas. Barcelona, Dike-Tau. 181pp.
- SCHERER, M. R. 1870. Historia del comercio. S/T. Madrid, Ateneo Mercantil. 2 tomos.
- SEMINARIO DE HISTORIA DE AMERICA. El Tratado de Tordesillas y su proyección. Segundas Jornadas Americanistas. Primer Coloquio Luso Español de Historia Ultramarina. 1973. Valladolid, Universidad de Valladolid. Serie Americanista, No. III. Tono I.
- SOUTHERN, R.W. 1955. La formación de la Edad Media. Trad. Fernando Veb. Madrid, Alianza. 281pp.
- STRAYER, Josef S. 1978. Dictionary of the Middle Ages. New York, Charles Scribners Sons. XII vols.
- TOUSSAINT, Auguste. 1984. Historia del océano Indico. Trad. Oscar Barahona. México, F.C.E. 158pp. (Col. Breviarios, 337).

- TRACY, James (Ed). 1990. The rise of merchant empires: long-distance trade in the early modern world, 1350-1750. New York: Cambridge University. 423pp.
- ULLMAN, Walter. 1963. Historia del pensamiento político en la Edad Media. Trad. Rosa Vilaró Piñol. Barcelona, Ariel, 240pp.
- VALDES LAKOWSKY, Vera. 1927. De las minas al mar. Historie de la plata mexicana en Asia. México, F.C.E. 368pp.
- WECKMANN, Luis. 1949. Las bulas alejandrinas de 1493 y la teoría política del papado medieval: estudio de la supremacía papal sobre las islas, 1091-1493. México, UNAM, Instituto de Historia.
- ZAVALA, Silvio A. 1935. Las instituciones jurídicas en la conquista de América, Madrid, Real Academia de Historia.
- ZWEIG, Stefan. 1972. Magallanes. s/t. España, Juventud. 271 pp.
- CDIAC, Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas en América y Oceanía. 1864, Madrid. 42 vols.
- CDIU, Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar. 1885, Madrid, Real Academia de Historia, 2a serie.

INDICE DE LAMINAS

<u>LAMINA</u>	<u>NOMBRE</u>	<u>PAGINA</u>
1	MAPAMUNDI T-O	22
2	MAPAMUNDI ZONAL	22
3	MAPAMUNDI PTOLEMAICO	23
4	MAPAMUNDI ZONAL ARABE	23
5	MAPAMUNDI CIRCULAR	24
6	LA TEMPESTAD	24
7	ROSA DE LOS VIENTOS	25
8	EL BARCO DE LOS SIGLOS XV Y XVI	25
9	LA ISLA ANTILLA	57
10	ATLAS CATALAN	58
11	CARTA PORTULANA	121
12	KUNTSERAN I	122
13	MAPA CATALAN	123
14	MAPAMUNDI DE FRA MAURO	124
15	ULTIMA ETAPA DE CIRCUNNAVEGACION	125
16	IMAGO MUNDI	126
17	EL ITINERARIO PORTUGUES	126
18	CARTA PORTULANA DEL INDICO	127
19	CARTA ANONIMA PORTUGUESA	128
20	EL MAR INDICO	129
21	CARTA DE NAVEGAR DEL CANAL DE MOZAMBIQUE	130
22	CARTA UNIVERSAL	131
23	MAPAMUNDI DE ENRICUS HARTELLUS	217
24	LAS ISLAS HOLUCAS	217
25	EL MAR DE LA INDIA ORIENTAL	218
26	LAS ISLAS Y EL MAR DE BANDA	219
27	CARTA DE LAS ISLAS HOLUCAS	220
28	INDIAS DEL PONIENTE	221
29	EL ESTRECHO DE MASALLANES	222
30	LA ISLA DE HACTAN	223
31	MAPAMUNDI DEL DERROTERO DE LA NAO VICTORIA	224
32	LA LINEA DE TORDESILLAS Y SU ANTIMERIDIANO	224
33	MAPAMUNDI HIDROGRAFICO	225
34	LA CARREIRA DA INDIA	226
35	CARTA DEL ATLAS PORTULANO	227