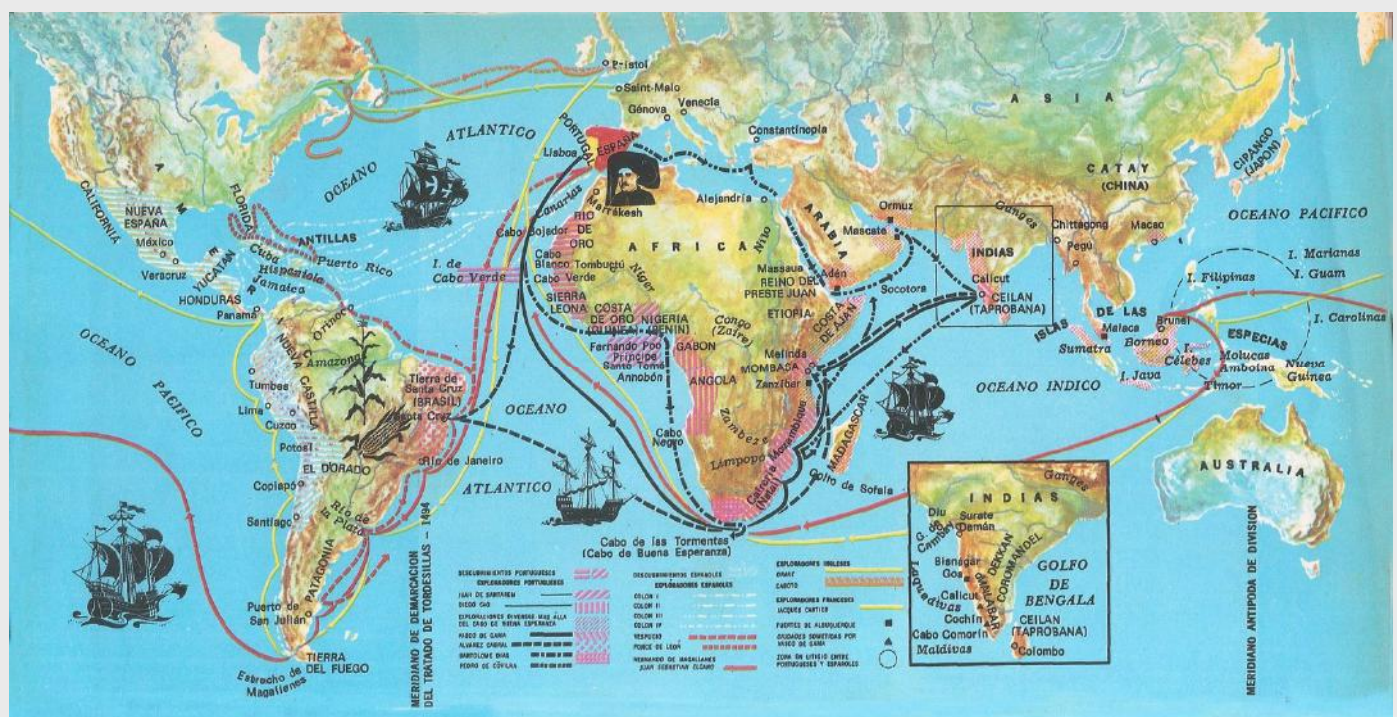


Era de los descubrimientos

Segunda parte

Álvar Núñez Cabeza de Vaca	40
Descubrimientos portugueses.....	2
El descenso del río Amazonas	37
El descubrimiento de Brasil.....	25
Exploraciones británicas.....	44
Exploraciones francesas.....	52
Exploraciones neerlandesas.....	60
Fernando de Magallanes	30

Henry Hudson	45
Jacques Cartier.....	52
Juan Sebastián Elcano	35
La exploración rusa	61
La vuelta al mundo	30
Las exploraciones españolas	27
Vasco da Gama	17



Descubrimientos portugueses



del [Tratado de Tordesillas](#) (Biblioteca Estense de la universidad. de Módena).

[Planisferio de Cantino](#) (1502), la carta náutica portuguesa más antigua conocida, que muestra los resultados de los viajes de [Vasco da Gama](#) a la India; de Colón en América Central; de [Gaspar Corte-Real](#) a Terranova; y de [Pedro Alvares Cabral](#) a Brasil. El mapa recoge el meridiano

Los **descubrimientos portugueses** fueron una serie de viajes marítimos y exploraciones llevadas a cabo por los portugueses entre 1415 y 1543. Los descubrimientos resultaron en la expansión de Portugal y fueron una contribución esencial para delinear el mapa del mundo, impulsados por la Reconquista y la búsqueda de vías alternativas de comercio en el mar Mediterráneo. Aunque con antecedentes en el reinado de Dinis (1279) y en las expediciones a las islas Canarias de la época de Alfonso IV, es a partir de la conquista de Ceuta en 1415 —una plaza conquistada con relativa facilidad, por una expedición organizada por Juan I—, cuando Portugal inicia el proyecto nacional de la navegación oceánica sistemática¹ que se conocerá como «descubrimientos portugueses». Después de la Reconquista, el espíritu de conquista y cristianización de los pueblos musulmanes se mantuvo. Los portugueses se dirigieron después a África del Norte, de donde habían venido los *mouros* que invadieron la Península

Ibérica y se establecieron en ella. Portugal no podía disfrazar su interés económico, ya que también era desde el norte de África, de donde provenían las especias, un género de gran valor debido al esfuerzo para traerlas a Europa. Avanzando progresivamente en el Atlántico a lo largo de las costas africanas, pasaron el cabo de Buena Esperanza y entraron en el océano Índico impulsados por la demanda de rutas alternativas del comercio en el Mediterráneo. Llegaron a la India en 1498, y, simultáneamente exploraron el Atlántico Sur y desembarcaron en las costas de Brasil en 1500, y navegando hasta el extremo de Asia, llegaron a China en 1513 y a Japón en 1543.

Las expediciones se prolongaron durante varios reinados, desde las exploraciones en la costa africana impulsadas por el infante D. Henrique, hijo de Juan I, con el proyecto de encontrar una ruta marítima a la India de Juan II, que culminó en el reinado de Juan III, cuando el imperio portugués quedó establecido (1557).

Antecedentes

El infante D. Henrique, «el Navegante», personifica la gesta de los descubrimientos.



Con la Reconquista concluida, el rey Dinis se interesó en el comercio exterior, organizando las exportaciones a los países europeos. El 10 de mayo de 1293 estableció un fondo de seguro marítimo para los comerciantes portugueses que vivían en el condado de Flandes, que pagaban determinadas cuantías en función del tonelaje, que revertían en su beneficio si era necesario. Vino y frutos secos del Algarve se vendieron en Flandes e Inglaterra, la sal de las regiones de Lisboa, Setúbal y Aveiro fueron rentables exportaciones hacia el norte de Europa, así como el cuero y el Kermes, un tinte escarlata. Los portugueses importaban armaduras y municiones, ropa ligera y diversos productos de Flandes e Italia.³

En 1317 Dinis hizo un trato con el navegante y comerciante genovés Manuel Pessanha (Emanuele Pessagno), nombrándole primer almirante de la flota real con privilegios comerciales con su país, a cambio de veinte navíos y sus tripulaciones, con el fin de defender las costas del país de los ataques de piratería (musulmanes), sentando las bases para la marina portuguesa y para el establecimiento de una comunidad de comerciantes genoveses en Portugal.⁴ Obligados a reducir sus actividades en el mar Negro, los mercaderes de la República de Génova se habían vuelto al comercio norteafricano de trigo, aceite de oliva (también fuente de energía) y oro — navegando a los puertos de Brujas (Flandes) y de Inglaterra. Genoveses y florentinos se instalaron en Portugal, que se benefició de la iniciativa y la experiencia financiera de los rivales de la República de Venecia.

En la segunda mitad del siglo XIV, los brotes de peste bubónica provocaron un notable despoblamiento: la economía estaba muy localizado en unas pocas ciudades y la migración del campo había llevado al abandono de la agricultura y al aumento del desempleo en los pueblos. Sólo el mar ofrecía alternativas, con la mayoría de la población

fijada en las zonas costeras de pesca y comercio.⁵

Entre 1325 y 1357 Alfonso IV concedió financiación pública para fomentar una flota comercial y ordenó las primeras exploraciones marítimas portuguesas a Canarias, con el apoyo de Génova, bajo el mando de Manuel Pessanha, llegando a Canarias en 1341, sin embargo 29 años antes, en 1312, el genovés Lancelotto Malocello había descubierto Canarias para la República de Génova.⁶ Su explotación fue concedida en 1338 a los comerciantes extranjeros, pero, en 1344, Castilla se las disputó, siéndoles concedidas al castellano Luis de la Cerda. Al año siguiente, Alfonso IV envió una carta al Papa Clemente VI refiriéndole los viajes portugueses a las Canarias y protestando por esa concesión a los castellanos. En las reclamaciones sobre su propiedad, sucesivamente renovadas por ambos pueblos ibéricos, prevaleció finalmente la voluntad del Rey de Castilla sobre las islas (que fue quien las conquistó, estableciendo en ella colonos castellanos).

En 1353 fue firmado un tratado comercial con Inglaterra para que los pescadores portugueses pudieran pescar en las costas inglesas, allanando el camino para el futuro Tratado de Windsor en 1386. En 1370 se estableció la *Bolsa de Seguros Marítimos* y en 1387 hay noticias del establecimiento de mercaderes del Algarve en Brujas. En 1395, Juan I promulgó una ley para regular el comercio de los comerciantes extranjeros.

Hay unanimidad entre los historiadores a la hora de considerar la conquista de Ceuta como el comienzo de la expansión portuguesa, por lo general referida como «Descubrimientos» (*Descobrimentos*). Fue una plaza conquistada con relativa facilidad, por una expedición organizada por Juan I, en 1415. La aventura ultramarina adquiriría un gran impulso gracias a la labor del infante D. Henrique reconocido internacionalmente como su principal impulsor.

Motivaciones

El bloqueo de las rutas comerciales de la seda y de las especias por el Imperio otomano en 1453 con la caída de Constantinopla fue lo que motivó la búsqueda de una ruta marítima por el Atlántico, contorneando África.



Mapa de las rutas comerciales portuguesas de Lisboa a Nagasaki (1580-1640).

Europa y en particular los reinos de la región Occidental se hallaban aislados y sin recursos por las crecientes campañas musulmanas del Imperio Otomano que intentaba tomar el mundo cristiano a través del reino de Hungría. De esta manera, las motivaciones para las empresas de descubrimientos fueron principalmente, aunque no únicamente, de carácter económico: buscar acceso directo a las fuentes de abastecimiento de trigo, oro y

de esclavos y más tarde a las de especias orientales.

Además de la necesidad de alcanzar las fuentes de bienes escasos o caros en Europa, había intención política de atacar o debilitar la retaguardia del gran poderío islámico, adversario de la Cristiandad (es aquí donde se observa la estrategia militar y diplomática unida al espíritu de evangelización heredado de las Cruzadas).

Equipamiento

Hasta el siglo VI, los portugueses practicaban una navegación de cabotaje, utilizando, para el efecto la barca y el barinel, embarcaciones pequeñas y frágiles que poseían un solo mástil con velas cuadrangulares fijas. Estos barcos no conseguían dar respuesta a las dificultades que surgían en el avance hacia el sur, como los bajíos, vientos y corrientes

marinas adversos. Están asociados al preludio de los descubrimientos, los viajes a Madeira, Azores, Canarias y la exploración del litoral africano hasta por lo menos el golfo de Arguin en la actual Mauritania.

Sin embargo, el navío que marcó la primera fase de los descubrimientos portugueses, en la

etapa atlántica y africana fue la carabela. Era de navegación fácil y mayor capacidad de abordaje, ya que tenía un aparejo latino. Sin embargo, su capacidad limitada de carga y la necesidad de una gran tripulación eran sus principales inconvenientes, que no obstante, nunca impidieron su éxito. Esto se debe en buena parte a la evolución técnica registrada en el siglo XV y gracias a los múltiples viajes de exploración de la costa atlántica africana, sustituyendo definitivamente a las barcas y barineles en las actividades de navegación.

Para la navegación astronómica, los portugueses, como otros europeos, recurrieron a instrumentos de navegación árabes como el astrolabio y el sextante, que aligeraban y simplificaban la navegación. Inventaron otros como la balestilla o «bengala

de Jacob» (para obtener en el mar la altura del sol y otros astros), que no utiliza la graduación de un arco de circunferencia pero sí un segmento deslizante a lo largo de un asta, con el ojo del observador en línea recta al astro observado.

Pero los resultados variaban conforme el día del año, lo que obligaba a hacer correcciones de acuerdo con la inclinación del sol en función del día. Por eso en el siglo XV los portugueses confeccionaron después de 1483 tablas de inclinación del sol impresas en Venecia. Eran instrumentos muy precisos para la navegación en alta mar, habiendo recibido una gran difusión, como otras tablas que contenían las correcciones necesarias al cálculo a través de la Estrella Polar.

Primeras expediciones en el Atlántico

Norte de África

Imagen del Preste Juan en el trono, mapa da África oriental en el Atlas de la reina María, Diogo Homem, 1558, Museo Británico.

Cinco años después de la conquista de Ceuta en 1415, el infante Enrique el Navegante fue nombrado administrador de la Orden de Cristo. Tras el desastre de Tánger en 1437, con la derrota portuguesa, se dejó a un lado el proyecto de conquistar Marruecos.

En el reinado de Alfonso V se conquistaron las siguientes plazas: Alcazarseguir (1458), Arzila (1471) y Tánger, después de que los habitantes hubiesen huido por la caída de



Arzila. Safín (1508), Mazargón (1513) y Azemmour fueron conquistadas ya en el reinado de Manuel I.

Pero la vida de los portugueses en estas ciudades fortificadas fue siempre difícil debido a los constantes ataques de los moros. Los

La isla de Madeira

Aún en el reinado de Juan I de Portugal y bajo las órdenes de Enrique el Navegante se descubre la isla de Porto Santo por João Gonçalves Zarco (1418) y más tarde la isla de Madeira por Tristão Vaz Teixeira. Se trata de un redescubrimiento porque ya había conocimiento de la existencia de las islas desde el siglo XIV, según revela la cartografía de la época. Se trataba de islas deshabitadas que, por su clima ofrecían posibilidades de repoblación portuguesa y reunían condiciones para la explotación agrícola.

En 1424 se inicia la colonización de Madeira, adoptando un sistema de capitanía. El infante Enrique decidió plantar en la isla caña de azúcar —rara en Europa y por ello considerada especia—, promoviendo para eso, la venida de Sicilia de la primera planta así como de los métodos para su cultivo. La cultura de la caña y la industria de producción de azúcar se desarrollaría hasta el siglo XVIII, extrayendo el jugo para luego refinarlo.

Más tarde, cerca del siglo XVII, la cultura de la caña de azúcar sería llevada a Brasil, dedicándose Madeira a la producción de vino.

Azores

En 1427 comienza el contacto con el archipiélago de Azores por Diogo de Silves. En ese año se descubre el grupo oriental, (São Miguel y Santa María). Se siguió con el descubrimiento del grupo central (Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico y Faial). En 1452, João de Teive descubre el grupo occidental, la Flores y Corvo.

Este archipiélago, también deshabitado, reunía condiciones para la colonización. De esta forma, aquí también se aplicará el sistema de capitanías y la producción se basaba en el azúcar, vino, trigo y ganado.

La costa occidental de África

En el reinado de Eduardo I, Gil Eanes dobla el cabo Bojador en 1434. A partir de aquí, Enrique el Navegante promueve, desde la Escuela de Sagres, el descubrimiento de la costa africana, por su propia iniciativa y sin intervención de la corona hasta su muerte en 1460.

En el reinado de Alfonso en 1441 Nuno Tristão llega al cabo Blanco. Junto con Antão Gonçalves hicieron incursiones en el Río de Oro, de donde fue obtenido oro en polvo. A partir de entonces se generalizó la convicción de que esa área de la costa africana, podría,

alimentos, el agua y otros bienes necesarios para la vida cotidiana venían de Portugal o de España por mar o eran comprados a los moros que en tiempo de paz se disponían a comerciar con los portugueses.

independientemente de los nuevos avances, servir para el establecimiento de una actividad comercial que respondiera a las necesidades monetarias que, en Portugal, como en toda Europa se hacían sentir.

Con las visitas anuales a Guinea y Mina para recocer esclavos y oro, cambiado por tejidos y trigo adquiridos en Madeira o en el extranjero, subía el valor de la moneda portuguesa. En Lagos comenzó a funcionar un depósito de esclavos y productos de Guinea, que pasaría a ser conocido como la *Casa de la Guinea* y, tras su transferencia

a Lisboa en 1482, por *Casa de Guinea y de Mina*. Esta sería la institución predecesora de la *Casa da Índia*.

En 1443, Nuno Tristão llegaba a Arguin, y en 1444 a la Tierra de los Negros.

En 1444, Dinis Dias descubre las islas de Cabo Verde y en el siglo XV comienza la población de las islas. Los nuevos habitantes serían negros traídos de Guinea-Bisáu, para cultivar algodón.

En 1445, António Fernandes descubre las islas Bijagós.

En 1446 son realizadas varias expediciones por la actual Guinea-Bisáu.

En 1455, el Papa Nicolás V dicta una bula declarando que las nuevas tierras descubiertas pertenecen a los reyes de Portugal. Al año siguiente llegaba a Bristol el primer cargamento de azúcar de Madeira.

En 1458 tiene lugar la conquista de Alcazarseguir y en 1459 la capitanía de Funchal se entrega a João Gonçalves Zarco.

Mapa del siglo XVI de la costa oeste africana, golfo de Guinea y «A mina».

En 1471, al servicio de Fernando Gomes, João de Santarém y Pêro Escobar descubren la costa septentrional del golfo de Guinea, llamándolo la «mina de ouro» de Sama (actualmente Sama Bay), la costa de Mina, la de Benín, la de Gabón y las islas de Santo Tomás y Príncipe y de Annobón. Las penúltimas serían aprovechadas para la producción de azúcar, utilizándose mano de obra de los esclavos traídos de Angola.

Tanto o más que la adquisición de oro y especias, el de esclavos, ofrecía buenas perspectivas de lucro en ese periodo la

En 1460, Pêro de Sintra llega a Sierra Leona. En este año fallece Enrique el Navegante.

Con la muerte del infante don Enrique, en 1460, la misión es atribuida momentáneamente a su sobrino, el infante Don Fernando (hijo del Rey Eduardo). En 1469, Alfonso V entrega, por cinco años, la exclusividad del negocio con la Guinea a un mercader de Lisboa, Fernando Gomes, mediante el pago anual de un renta de doscientos mil reales.⁷ Según João de Barros, aquel «honrado ciudadano de Lisboa» se quedaba con la obligación de continuar con los descubrimientos pues la exclusividad fue otorgada con la «condición de que en cada uno de los cinco años, se descubrieran por la costa cien leguas de manera que al final del arrendamiento hubiese 500 leguas descubiertas».ref>Barros, João, *Décadas da Ásia*.</ref> Este avance terrestre, del cual no hay grandes pormenores, habría sido comenzado desde Sierra Leona, donde habían llegado Pedro Sintra y Soeiro da Costa.



exploración mercantil de la costa occidental africana. Efectivamente, el antiguo tráfico de esclavos guanches capturados en las islas Canarias (por castellanos, franceses, italianos y portugueses) se tornaba más difícil para los lusos. Igualmente difícil era adquirir moros en Marruecos.

Se cambiaban esclavos por paños y otros artículos. Sin luchas, eran los propios mercaderes moros o negros los que vendían esclavos a los portugueses — que, luego los revendían a los europeos.

Luego llegarían otros navegantes como Soeiro da Costa (que dio nombre al río Soeiro), Fernando Poo (que descubrió la isla Formosa —en África—, que terminaría siendo conocida por el nombre de su descubridor). João Vaz Corte-Real que, en 1472, descubre la isla de Terranova, y Lopo Gonçalves (cuyo nombre se transmitió al cabo Lopo Gonçalves, ahora conocido por cabo López) pasó en 1473 el Ecuador.

En 1474, Alfonso V entrega a su hijo, Juan II, con apenas 19 años, la tarea de los descubrimientos por tierras africanas. Más tarde, en 1481 dará el monarca un nuevo título que confirma la misión del príncipe «...sabemos certo que ele dá, per si, e per seus oficiais, mui boa ordem à navegação destes trautos e os governa mui bem». Así le fue entregada la política de expansión ultramarina. D. Juan organiza el primer viaje de Diogo Cão. Este reconoce toda la costa

hasta la región de San Agustín. En 1485, Diogo Cão realiza un segundo viaje llegando a la Sierra Parda.

Hay noticias de fardos de azúcar de Madeira entregados en Ruan en 1473 y Dieppe en 1479.

En 1479 se firma el Tratado de Alcáçovas, que pone fin a la Guerra de Sucesión Castellana, en la que Portugal ha tenido un papel protagonista, tanto por tierra como por mar en el Atlántico. En el tratado Portugal renuncia definitivamente a las «Islas de Canaria» pero consigue en cambio el reconocimiento de su dominio sobre «Guinea, con sus minas de oro», sobre las «Islas de la Madera, Puerto Santo e Desierto», sobre las «Islas de los Azores e Islas de las Flores, y así las islas de Cabo Verde, e todas las islas que ahora están descubiertas e cualesquier otras islas que se hallaren o conquistaren, de las Islas de la Canaria para baxo contra Guinea» y en general sobre «todo lo que es hallado e se hallare, conquistase o descubriere en los dichos términos, allende de que es hallado ocupado o descubierto».

En 1482 se da la construcción de la fortaleza de São Jorge da Mina y, al año siguiente Diogo Cão llega al río Congo. Un año más tarde, Martín de Bohemia llega a Portugal. En 1486 se funda un puesto comercial en Nigeria.

La conexión del Atlántico con el Índico

En 1487, Juan II envía a Afonso de Paiva y Pêro da Covilhã en busca del Preste Juan y de informaciones sobre navegación y comercio en el Océano Índico. En ese mismo año, Bartolomeu Dias, comandando una expedición de tres carabelas llega al cabo de Buena Esperanza. Con ello se descubrió la conexión entre ambos océanos.

En 1492, Abraham Zacuto es expulsado de España por ser judío, estableciéndose en Portugal y trayendo consigo las tablas astronómicas que ayudarían a los navegadores portugueses en el mar. Tras la llegada de Cristóbal Colón a América, se promulgan tres bulas papales, que concedían al reino de España el dominio de esas tierras.

De cara a esto, Juan II consigue una renegociación, pero sólo entre los dos estados, sin intervención del papa. Así, en 1494 se firma el Tratado de Tordesillas: el mundo es dividido en dos áreas de exploración, la portuguesa y la española. El mundo sería dividido en función de un semimeridiano que debía pasar a 370 leguas de las islas de Cabo Verde.



Pintura de Vasco da Gama en su llegada a la India, portando la bandera usada en los *Descubrimientos*. Las armas de Portugal y la Cruz de Cristo, patrocinadores del movimiento de expansión iniciado por Enrique el Navegante.

Descubrimiento de la ruta marítima a la India

El proyecto fue ideado por Juan II de Portugal como medida para reducir los costes de los intercambios comerciales con Asia, en un intento de monopolizar el comercio de las especias. Con una presencia marítima cada vez más sólida por parte de Portugal, Juan II anhelaba el dominio de las rutas comerciales y la expansión de su reino, que empezaba a transformarse en un imperio, pero que tras haber rechazado el proyecto de Cristóbal Colón, y después del descubrimiento de América por parte de Castilla, veía

peligrar sus intereses a pesar de los tratados sucesivos de Alcaçovas y Tordesillas. A pesar de que Juan II fue el principal promotor del proyecto, la empresa no sería realizada durante su reinado, sino durante el de su sucesor Manuel I, quien designaría a Vasco da Gama para esta expedición, manteniendo en lo posible el plan original de su padre.

Sin embargo, esta expedición no contaba con el apoyo de la clase alta del reino, que en las Cortes de Montemos-o-Novo de 1495 manifestó de modo patente su oposición a la empresa. Se contentaban con el comercio con Guinea y África del Norte. Además, temían por el mantenimiento de los territorios de ultramar, por el coste que implicaba la expedición y por el mantenimiento de las rutas marítimas que de resultasen de ella. Esta posición está personificada en la obra *Os Lusíadas*, de Luís Vaz de Camões, en el personaje de *Velho do Restelo*, que se opone a embarcarse en la armada.

El rey Manuel I no participaba de la opinión de la nobleza y mantuvo el plan de su padre Juan II. Mandó aparejar las naves y escogió a Vasco da Gama, caballero de su casa, para capitanear la expedición. Curiosamente, en el proyecto original de Juan II era el padre de Vasco, Estêvão da Gama, quien debía capitanear la expedición, pero ya había fallecido en las fechas que se preparó la flota.

El 8 de julio de 1497 se iniciaba la expedición que terminaría dos años después con la entrada de la nave *Bérrio* en el estuario del río Tajo, trayendo las buenas nuevas del descubrimiento.

Antecedentes

Las especias eran consideradas desde siempre como el oro de las Indias. La canela, el jengibre y la pimienta eran productos difíciles de obtener y de precio elevado y por los cuales siempre se esperaban las caravanas o mercaderes provenientes de Oriente. Un mercader de Lisboa describió la ruta terrestre de las especias de la siguiente forma (obsérvese que las referencias geográficas a Judea y Túnez son incorrectas):

De esta tierra de Calicut son las especias que se consumen en Portugal y en todas las provincias del mundo; son también de esta ciudad muchas piedras preciosas de toda clase. Aquí se cargan las naves de especias a La Meca y las llevan a una ciudad que está en la Meca que se llama Judea. Y pagan al gran sultán sus derechos. Y desde allí las vuelven a cargar a otras naves más pequeñas y las llevan por el Mar Rojo a un lugar que está junto a Santa Catalina del Monte Sinaí que se llama Túnez y también aquí pagan otros derechos. Aquí cargan los mercaderes estas especies en camellos alquilados a cuatro cruzados cada camello y las llevan a El Cairo en diez días; y aquí pagan otro derecho. Y en este camino para el Cairo muchas veces los asaltan los ladrones de aquella tierra.

Aquí vuelven a cargarlas otra vez en unas naves, que navegan por un río que se llama el Nilo, que viene de la tierra del Preste Juan, de la India Baja; y van por este río dos días, hasta que llegan a un lugar que se llama Roxete; y aquí pagan otro derecho. Y vuelven otra vez a cargarlas en camellos y las llevan, en una jornada, a una ciudad que se llama Alejandría, la cual es un puerto de mar. A esta ciudad de Alejandría vienen las galeras de Venecia y de Génova para buscar esta especia, de la cual se cree que tiene el gran

sultán 600.000 cruzados; de los cuales da, cada año, a un rey que se llama Ciudadim 100.000 para que haga la guerra al Preste Juan.

Tras la conquista otomana de Constantinopla en la segunda mitad del siglo XV, la ruta terrestre de las especias explotada principalmente por las Repúblicas italianas de Génova, Venecia y Pisa, se volvió más complicada y finalmente monopolizada principalmente por Génova lo que incitó a las potencias europeas a encontrar una ruta marítima que evitase las tierras turcas o los establecimientos genoveses.

Así, Castilla preparó su expedición a las Indias por la ruta del oeste lo que le permitió descubrir América mientras que Portugal intentó encontrar su propio camino hacia el este. Para la preparación de la expedición se realizaron con anterioridad expediciones previas con el fin de recabar información sobre los reinos y posibles enemigos o aliados.

La costa africana ya no era totalmente desconocida, pues se habían realizado diversas expediciones anteriores desde la llevada a cabo por el navegante Hannón de Cartago y la posible circunnavegación fenicia de África. Las exploraciones de la costa africana hasta Sierra Leona del príncipe Enrique el Navegante y otras llevadas a cabo por otros marinos portugueses o de otras nacionalidades europeas, como la llevada a cabo en 1291 por los hermanos genoveses Ugolino y Vandino Vivaldi y financiada por Teodosio Doria, e incluso las exploraciones árabes, sobre todo centradas en la costa oriental del continente, habían arrojado luz sobre la geografía africana y las rutas de navegación.

Mapa de Etiopía como supuesto reino del Preste Juan.

En 1481 Juan Alfonso de Aveiro realizó una expedición al reino de Benín y recogió información acerca de un cuasi legendario príncipe Ogané, cuyo reino se situaba mucho más a oriente que Benín. Este príncipe era cristiano y gozaba de gran veneración y poder. Se decía en Benín que este reino distaba de allí veinte lunas de camino o según el relato de Juan de Barros correspondía a 250 leguas.

En 1486 Bartolomé Díaz emprendió la expedición que logró culminar con éxito el proyecto que iniciara Enrique el Navegante al alcanzar el extremo sur de África y doblar el Cabo de Buena Esperanza lo que daba pie a una conexión marítima entre Europa y la India. La expedición sirvió también para reconocer gran parte de la costa occidental de África pero sin embargo no logró contactar con el mítico reino del Preste Juan, que se suponía reinaba en un territorio de oriente y podría ayudar a los cristianos en sus exploraciones y luchas contra los musulmanes.

Animado por estas noticias obtenidas en Benín, Juan II envió en 1487 a Frai Antonio de Lisboa y Pedro de Montarroio para que obtuvieran de Oriente nuevas informaciones que pudieran localizar al Preste Juan, al cual parecían corresponder las descripciones que le llegaban del príncipe de Ogané. Pero estos exploradores no lograron pasar de Jerusalén ya que ambos desconocían la lengua árabe y por miedo decidieron retornar a Portugal.

A pesar de ello los conocimientos que se tenían sobre Oriente eran muy difusos y generalmente llenos de historias fantásticas. Era necesario el conocimiento del mercado oriental de las especias y un contacto directo

con los países de origen por lo que con mucho cuidado y secreto preparó una nueva expedición en la que participaron dos hombres de la confianza del rey y conocedores de la lengua árabe, Afonso de Paiva, de Castelo Branco, y Pêro da Covilhã o Covilhao. Estos emprendieron su camino vía Valencia, Barcelona, Nápoles, Rodas, Alejandría, El Cairo y el golfo de Adén haciéndose pasar por comerciantes de miel para intentar pasar inadvertidos frente a los comerciantes árabes y venecianos. A partir de aquí se separaron siguiendo caminos diferentes. Alfonso de Paiva siguió camino a Etiopía, aunque fracasó en su intento y murió durante el viaje, mientras que Pêro da Covilhã se dirigió a la India vía Ormuz. Éste tuvo más suerte y tras viajar a la India se dirigió a Etiopía donde finalmente murió. Pese a que ninguno de los dos exploradores volvió las informaciones suministradas por Covilhã a Juan II sirvieron de base para preparar la expedición posterior vía marítima.

El plan de viaje tenía entonces que asegurar la ruta y para ello era necesario instalar factorías y construir fortalezas a lo largo de todo el camino. El capitán de la misión debía ser capaz no sólo de dominar los elementos y comandar la expedición en el mar, sino también de establecer relaciones diplomáticas con los monarcas de los reinos que se encontrara en el camino.

No sería durante el reinado de Juan II que tenía una fuerte oposición de la corte cuando se iniciara la expedición, sino durante el de su sucesor Manuel I, quién no participaba de la opinión general y creía que la expedición era



una buena oportunidad de dominar el

comercio con Oriente.

La Armada

Nave	Capitán	Piloto	Maestre	Escribano
São Gabriel (San Gabriel)	Vasco da Gama	Pêro de Alenquer	Gonçalo Álvares	Diogo Dias
São Rafael (San Rafael)	Paulo da Gama	João de Coimbra	—	João de Sá
Bérrio (rebautizado como San Miguel)	Nicolau Coelho	Pêro Escobar	—	Álvaro de Braga
Navío de mantenimiento	Gonçalo Nunes			

Entre la tripulación se incluía a dos intérpretes Fernão Martins y Martim Afonso, y dos frailes, João Figueira y Pêro da Covilhã. El total de la tripulación ascendía a 170 hombres de los cuales algunos eran proscritos que deberían quedarse en la India y tratar de generar un vínculo con los portugueses que debían llegar más adelante. En la primera parte del viaje les acompañó Bartolomé Díaz, quien se quedó en la colonia de San Jorge d'El Mina.

Los marineros contaban con cartas de navegación en las que estaba marcada toda la costa africana conocida hasta entonces, cuadrantes, astrolabios de diversos tamaños, reglas y tablas con cálculos (como las tablas astronómicas de Abraham Zacuto) y brújulas. Unos dos navíos transportaban suministros para tres años: galletas, judías, carne seca, vino, harina, aceite, salmueras, etc. Estaba previsto el reabastecimiento continuo a lo largo de la costa africana. El viaje a la India fue realizado por tres naves y un navío de abastecimiento o mantenimiento. En cada una de las tres naves viajaba un capitán y un piloto, mientras que la nave de abastecimiento tan sólo contaba con un capitán. En dos de las naves también viajaban sendos escribanos y en la nave capitana un maestre.

El viaje



Camino recorrido por la expedición (en negro). En el mapa también se puede ver el camino recorrido por Pêro da Covilhã (en naranja) separado de Afonso de Paiva (en azul) tras su viaje conjunto (en verde).

La expedición se inició el 8 de julio de 1497. La navegación entre Lisboa y Cabo Verde era la habitual y a partir de aquí la ruta se desvió mar adentro durante dos meses siguiendo las recomendaciones de Dias. Por otro lado el viaje por la costa oriental de África no fue descrita por Alvaro Velho:

Ruta costera hasta Malindi y travesía directa desde este puerto hasta Calicut.

Durante esta expedición fueron tomadas latitudes a través de la observación del Sol, como refiere João de Barros.

Los diarios de a bordo de las naves relatan muchas experiencias inéditas. La ansiosa tripulación encontró una variedad rica de fauna y flora. El 7 de noviembre atracaron para abastecerse y reparar los navíos en una bahía a la que llamaron Santa Elena, donde mantuvieron contacto con tribus que comían lobos marinos, ballenas, carne degacelas y raíces de plantas, iban cubiertos con pieles y sus armas eran simples lanzas de madera o cuernos de animales; encontraron tribus que tocaban flautas de madera con destreza. El 22 de noviembre doblaron en Cabo de Buena Esperanza tras lo cual descargaron e incendiaron el barco de abastecimiento. Antes del 16 de diciembre la expedición ya había sobrepasado el río Blanco en Sudáfrica, donde Bartolomé Días había dado media vuelta. El 25 de diciembre (día de Navidad) bordearon unas tierras que recibieron el nombre de Natal debido al día en el que se encontraban (*Natalis dies* en latín) y el 2 de marzo la flota llegaba a Mozambique cuya costa fue explorada con detenimiento. Durante esta etapa Vasco había tenido que soportar fuertes temporales y sofocar una rebelión de la tripulación que empezaba a sufrir los efectos del escorbuto y tuvo que repostar agua dulce en las desembocaduras de los ríos Cobre y Zambeze.

A pesar de las dificultades de un viaje de esta índole, la tripulación mantuvo el ánimo para conseguir su objetivo. Durante el viaje asaltaron otros navíos para capturar a la tripulación que posteriormente podía ser intercambiada o se empleaban para los trabajos más duros y peligrosos. Así, el sultán de Mozambique proporcionó un piloto para guiar la expedición por las costas orientales de África pero realmente se trataba de una trampa ya que tenía como misión entregar las naves a los gobernantes árabes de Mombasa. Una casualidad hizo descubrir la emboscada y Vasco da Gama pudo continuar hasta Malindi, cuyo rey le suministró un piloto árabe, Ahmad Bin Majad, conocedor del régimen de los monzones y del Océano Índico en el que entraron el 25 de abril.

Se sabe por Damião de Góis, que durante el viaje fueron colocados cinco *padrões* (especie de poste con los emblemas de Portugal): São Rafael, en el río dos Bons Sinais; São Jorge, en Mozambique, Santo Espírito, en Malindi; Santa Maria, en las Islas Laquedivas, y São Gabriel, en Calicut. Estos monumentos estaban destinados a afirmar la soberanía portuguesa sobre estos lugares y que otros exploradores no tomasen estas tierras *descubiertas* por ellos.

La llegada a la India



Representación de Calicut en 1572.

El 20 de mayo de 1498 llegaba a la costa de Malabar (sudoeste de la India) la expedición. La entrada en Calicut (actual Kozhikode) sufrió alguna complicación, sobre todo a la oposición de los mercaderes árabes que deseaban mantener a los europeos apartados del mercado de las especias y mantener su monopolio en la India y pusieron en contra de los portugueses a la población y el samorim de Calicut y posteriormente tuvo que repeler dos ataques en alta mar. La perseverancia de Vasco da Gama logró que se iniciaran conversaciones entre él y el *Samutiri* Manavikraman Rajá, samorim de Calicut (antiguo señor del estado hindú de Calicut), de cuyo encuentro resultó una carta en la que se puede leer:

Vasco da Gama, hidalgo de vuestra casa, ha venido a mi tierra, lo que ha sido de mi agrado. En mi tierra hay mucha canela, y mucho clavo y jengibre y muchas piedras preciosas. Y lo que yo quiero de la tuya es oro y plata y coral y escarlata.

Vasco da Gama esperaba haber encontrado a los cristianos que habitaban en la India y que se suponía eran muy numerosos, ya que según la tradición cristiana habían sido evangelizados por Santo Tomás. De hecho para la entrevista con el rajá, Vasco fue conducido a un templo hindú que confundió con una iglesia cristiana

El retorno

El 12 de julio de 1499, más de dos años después del inicio de la expedición, entró la carabela *Berrio* en el estuario del río Tajo, comandada por Nicolau Coelho con la noticia esperada y que emocionó a toda Lisboa de que los portugueses habían conseguido llegar a la India por mar. Vasco da Gama se había quedado atrás en la Isla Terceira (en las Azores) para quedarse con su hermano Paulo que enfermó gravemente y murió, siendo enterrado en la isla, renunciando así a los festejos y felicitaciones por la noticia.

De las naves que tomaron parte en la expedición, tan sólo regresaron dos, ya que la nave São Rafael había sido quemada por la imposibilidad de maniobrarla, a consecuencia del reducido número de su tripulación debido

a la muerte de gran parte de la tripulación por enfermedades como el escorbuto que se hizo sentir con fuerza durante la travesía del Océano Índico.

Vasco da Gama retornaba a Portugal el 29 de agosto y fue recibido por el propio rey Manuel I con la alegría que merecía, otorgándole el título de *Almirante mayor de las Indias y del Océano Índico* y una renta de trescientos mil reales que podría legar a los hijos que tuviera. Recibió, conjuntamente con sus hermanos, el título de Don y dos villas, en Sines y Vila Nova de Milfontes. Hizo a Nicolau Coelho hidalgo de su casa, así como a todos los otros, conforme a los servicios que habían prestado.

Manuel I de Portugal bajo cuyo reinado se realizó la expedición.



Manuel I se apresuró a dar la noticia a los reyes de España, en una muestra de orgullo por el hecho y para avisar de que las rutas serían exploradas por la Corona Portuguesa.

Hay noticia de que un mercader italiano esparció por Florencia la siguiente información, refiriéndose a Malindi:

Descubrieron 1800 leguas de nuevas tierras más allá del Cabo de Buena Esperanza, cuyo cabo fue descubierto hace tiempo por el rey Juan. El capitán descubrió una gran ciudad amurallada, con muchas buenas casas de piedra, al estilo morisco, habitada por moros del color de los indios. El capitán desembarcó aquí y el rey le dio un piloto para cruzar el golfo.

Consecuencias



Navío de Vasco da Gama.

Las consecuencias de este descubrimiento fueron de vital importancia en la época, pues mostraban una ruta para el comercio de las especias y otros productos de Oriente sin tener que depender del paso por las tierras hostiles del Imperio Otomano o del Norte de África. El descubrimiento y el posterior comercio regular con la India, junto al descubrimiento de América, provocó una revolución económica que benefició en primer lugar a los portugueses que convirtieron Lisboa en un centro de comercio de primer orden y en el principal mercado de las especias, además de trasladar el centro de poder del Mediterráneo al Atlántico, lo que trajo la decadencia de las ciudades comerciales italianas y el abandono de Egipto como paso de las mercancías que llegaban a Europa.

El control de la ruta permitió a Portugal el establecimiento de numerosos puestos comerciales, factorías y fortalezas a lo largo de todo el recorrido y territorios orientales y africanos y le permitió ampliar su imperio de forma considerable. Además pudo controlar el comercio no sólo con la India sino también con el sudeste asiático, China y Japón. En su momento

de mayor poder, Portugal controlaba por completo el océano Índico.

Las observaciones realizadas durante la travesía tuvieron su repercusión en el posterior descubrimiento de Brasil por parte de Pedro Álvares Cabral ya que fue descubierto en un viaje posterior a la India y Cabral tomó en consideración las palabras de Vasco da Gama afirmando que había visto aves volando hacia el oeste durante su travesía en el Atlántico.

La llegada a Brasil

En 1500, parte la segunda expedición para la India, comandada por Pedro Álvares Cabral. Era una expedición compuesta por doce embarcaciones. Pero Pedro Álvares Cabral, a la altura de Cabo Verde se desvía de la ruta y en abril de 1500 llega a una tierra, primero llamada *Isla de Vera Cruz*, más tarde *Tierra de Santa Cruz* y finalmente Brasil — debido a la abundante existencia de madera de palo de Brasil.

Pedro Álvares Cabral llega a Calicut en 1501. Ocurren algunas discordias con Samorín, con el cual Pedro Álvares Cabral acaba por romper relaciones. Así se dirige al sur y establece un puesto comercial en Cochín.

En 1501 se envía una segunda armada a Brasil. En 1514 Jorge Álvares llega a China. En 1543 Francisco Zeimoto, António Mota y António Peixoto son los primeros europeos en alcanzar Japón.

Colonización e Imperio portugués



Descubrimientos y exploraciones portuguesas: las fechas indican primer arribo; en azul las rutas del comercio de especias portugués; en verde los territorios del Imperio portugués bajo el reinado de Juan III (1521-1557).

En el reinado de Juan III (1521-1557), a partir de 1534 se inicia la colonización de Brasil con la creación de las primeras capitanías. En 1557 los portugueses se instalan en Macao.

Vasco da Gama



Vasco da Gama o Vasco de Gama, conde da (de) Vidigueira (Sines, Portugal, *ca.* 1460 o 1469- Cochín, India, 24 de diciembre de 1524), fue un célebre navegante y explorador portugués. En la Era de los Descubrimientos destacó por haber sido el comandante de los primeros barcos que navegaron directamente desde Europa hasta la India, el viaje oceánico más largo realizado hasta ese momento.¹ Al final de su vida, durante un breve período en 1524, fue Gobernador de la India portuguesa con el título de virrey.

Juventud

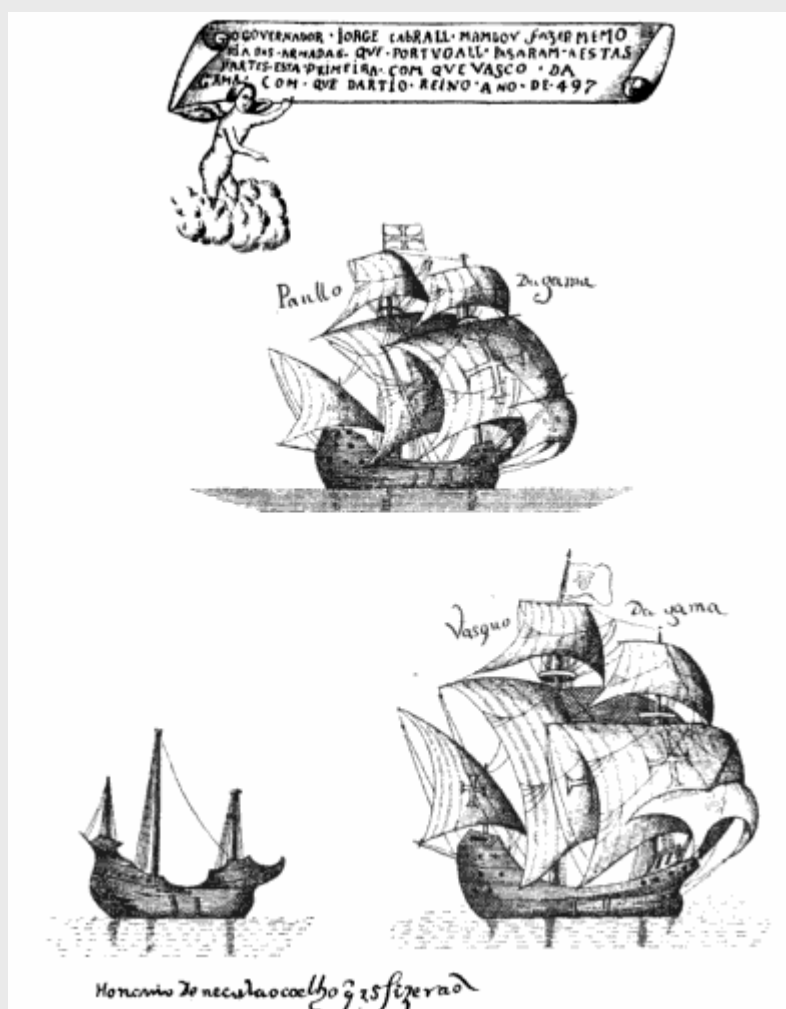
Vasco da Gama nació probablemente en 1460² o 1469,³ en Sines, en la costa suroeste de Portugal, probablemente en una casa cercana a la iglesia de Nossa Senhora das Salas. Sines, uno de los pocos puertos en la costa del Alentejo, era entonces una pequeña aldea de casas habitadas por pescadores.

Vasco da Gama era hijo de Esteban de Gama (ca. 1430-1497), que en 1460 era caballero de la casa de Fernando de Portugal, duque de Viseu.⁴ Fernando lo nombró *alcaide-mor* (capitán-mayor o alcalde) de Sines y le permitió recibir un pequeño ingreso de los impuestos sobre la fabricación de jabón en Estremoz. Esteban de Gama estaba casado con doña Isabel Sodré, hija de João Sodré (también conocido como João de Resende). Sodré, que era de ascendencia inglesa, tenía vínculos con la familia del príncipe Diogo, duque de Viseu, hijo del rey D. Duarte I de Portugal y gobernador de la Orden Militar de Cristo.⁵

Poco se sabe sobre la vida temprana de Vasco da Gama. El historiador portugués Teixeira de Aragão, ha sugerido que habría estudiado en Évora, donde puede haber aprendido matemáticas y navegación. Es evidente que Vasco da Gama conocía bien la astronomía, y es posible que estudiara con el astrónomo judeoespañol Abraham Zacuto.⁶

En 1492, el rey D. João II de Portugal envió a Vasco da Gama al puerto de Setúbal, al sur de Lisboa, para capturar en el Algarve navíos franceses en represalia por los actos de vandalismo realizados en tiempos de paz contra la navegación portuguesa, una tarea que Vasco da Gama llevó a cabo rápida y eficientemente.

Primer viaje: descubrimiento de la ruta marítima a la India (1497-1499)



Vasco da Gama

Los navíos de Vasco da Gama: *São Gabriel*, *São Rafael* y *Bérrio* (ca. 1558. Ilustración de *Roteiro da viagem*, de Álvaro Velho.

Manuel I le confió el mando de una pequeña escuadra, con el título de *capitão-mor* de la flota, y un sábado, el 8 de julio de 1497 zarpó del puerto de Santa Maria de Belém, a orillas del río Tajo (Lisboa) con la intención de bordear la costa africana, doblar el cabo de Buena Esperanza e ir en busca de la India.

Se trataba esencialmente de una expedición de exploración que llevaba cartas del rey D. Manuel I para los reinos que visitasen, *padrões* para colocar, y que había sido equipada por Bartolomé Díaz

con algunos productos que habían probado ser útiles en sus viajes para los trueques con el comercio local. El único testimonio presencial del viaje que sobrevive es un diario de a bordo anónimo, atribuido a Álvaro Velho.⁷ (La mayoría de los archivos de la Corona desaparecieron en el gran incendio de Lisboa).

Contaba Gama con cerca de ciento setenta hombres, entre marineros, soldados y religiosos, distribuidos en cuatro embarcaciones:⁸

- *São Gabriel*, una carraca de 27 metros de eslora, 8,5 m de manga y un calado de 2,3 m, con 372 m² de velas y 178 toneladas, construida especialmente para ese viaje y comandada por el propio Vasco da Gama, con una tripulación de unos 60 hombres.
- *São Rafael*, una nave gemela a la *São Gabriel*, también construida para este viaje y comandada por Paulo de Gama, hermano del capitán mayor. En el regreso, con una tripulación disminuida ya incapaz de manejar los tres barcos, la nave fue abandonada y posteriormente incendiada en Malindi, continuando viaje sus tripulantes en el *Bérrio* y la *São Gabriel*.
- *Bérrio*, una carabela ligeramente menor que las anteriores, ofrecida por D. Manuel de Bérrio, su propietario, comandada por Nicolau Coelho.
- *São Miguel*, una carraca para el transporte de suministros, comandada por Gonzalo Núñez, primer señor de la Casa de Lara, que iba a ser incendiada en el viaje de ida, cerca de bahía de São Brás (Mossel Bay), en la costa oriental africana.



Reproducción de la cruz que Vasco da Gama colocó en el cabo de Buena Esperanza.

La expedición zarpó de Lisboa, acompañada de Bartolomé Díaz que siguió en una carabela rumbo hacia San Jorge de la Mina, siguiendo una ruta ya experimentada por los navegantes anteriores siguiendo la costa africana a través de la isla de Tenerife y del archipiélago de Cabo Verde. Después de alcanzar la costa de la actual Sierra Leona, Vasco da Gama se desvió hacia el sur, por el océano abierto, cruzando la línea del Ecuador, en busca de los vientos del oeste del Atlántico Sur, que Bartolomé Díaz ya había identificado en 1487. Esta maniobra, conocida como la *volta do mar*, fue exitosa y el 4 de noviembre de 1497 la expedición había llegado de nuevo a la costa africana. Después de

más de tres meses, los barcos habían navegado más de 6.000 kilómetros de mar abierto, el viaje más largo conocido hecho en alta mar hasta esa fecha.⁹

El 16 de diciembre la flota había sobrepasado el llamado *rio do Infante* (Gran Río Fish en la costa oriental de la actual Sudáfrica), el punto en el que Bartolomé Díaz había regresado anteriormente, navegando a partir de ahí en aguas desconocidas para los europeos. El día de Navidad (*Natal*), Gama y su tripulación bautizaron la costa por la que navegaban con el nombre de *Nata* (actual provincia KwaZulu-Natal de Sudáfrica).

El 2 de marzo de 1498, completando el contorno de la costa africana, la flota llegó a la costa de Mozambique, después de haber sufrido fuertes temporales y de haber sofocado Vasco da Gama con mano de hierro una revuelta de los marineros. En la costa de África oriental, los territorios controlados por los musulmanes integraban la red de comercio en el océano Índico. En Mozambique encontraron los primeros comerciantes indios. Inicialmente bien recibidos por el sultán, que los confundió con los musulmanes, les proporcionaron dos pilotos. Temiendo que la población fuese hostil a los cristianos, pero tratando de mantener el equívoco, después de una serie de malentendidos, fueron obligados por una multitud hostil a huir de Mozambique, y zarparon del puerto disparando sus cañones contra la ciudad.^{10 11}

El piloto que el sultán de la isla de Mozambique les proporcionó para conducirlo a la India, había sido secretamente instruido para entregar los navíos portugueses a los gobernantes árabes de Mombasa. Una casualidad hizo descubrir la emboscada y Vasco da Gama pudo continuar.

En la costa de la actual Kenia, la expedición saqueó navíos mercantes árabes desarmados. Los portugueses se convirtieron en los primeros europeos en visitar el puerto de Mombasa, pero fueron recibidos hostilmente y se marcharon pronto.

Pilar de Vasco da Gama en Malindi(en la costa de Kenia).



En febrero de 1498, Vasco da Gama siguió hacia el norte, desembarcando en el amistoso puerto de Malindi —rival de Mombasa— donde fueron bien recibidos por el sultán que les suministró un piloto árabe conocedor del océano Índico, cuyo conocimiento de los vientos monzónicos permitiría guiar la expedición hasta Calicut, en la costa suroeste de la India. Las fuentes difieren en cuanto a la identidad del piloto, identificándolo a veces como un cristiano, un musulmán o un guzerate. Un cuento tradicional describe al piloto como el famoso navegante árabe Ibn Majid, pero relatos contemporáneos sitúan a Majid en otro lugar en ese momento.

Llegada a Calicut



Llegada de Vasco da Gama a Calicut (ilustración de una edición de *Os Lusíadas*, 1880).

El 20 de mayo de 1498, la flota llegó a Kappakadavu, cerca de Calicut, en el actual estado indio de Kerala,¹³ habiendo establecido la Ruta del Cabo y abriendo la ruta marítima desde Europa hasta la India.

El día después de la llegada, entre una multitud reunida en la playa, fueron recibidos por dos moros tunecinos, uno de los cuales se les dirigió en castellano: «Ao diabo que te dou; quem te trouxe cá?». Y les preguntaron que iban a buscar tan lejos y les contestaron: «Vimos buscar cristãos e especiaria.», conforme a lo relatado por Alvaro Velho. Al ver las imágenes de los dioses hindúes Vasco da Gama y sus hombres pensaron que eran de santos cristianos, ya que los musulmanes no tenían imágenes. La creencia en los *cristianos de la India*, como los llamaban, perduró durante algún tiempo, incluso después del regreso de

esta expedición. Pero las negociaciones con el gobernador local, Samutiri Manavikraman Rajá, zamorín de Calicut, fueron difíciles. Los esfuerzos de Vasco da Gama para conseguir condiciones favorables de comercio se hicieron difíciles por la diferencia de culturas y el bajo valor de sus mercancías,¹⁵ ya que los representantes del zamorín se burlaban de sus ofertas y los comerciantes árabes allí establecidos se resistían viendo la posibilidad de una competencia no deseada. Las mercancías presentadas por los portugueses fueron insuficientes para impresionar al zamorín, en comparación con los bienes de alto valor que se comercializaban allí, lo que causó alguna desconfianza. Los portugueses finalmente vendieron sus productos por debajo del coste para adquirir pequeñas cantidades de especias y joyas para llevar al reino.

Por último, el zamorín se mostró satisfecho con las cartas de D. Manuel I y Vasco da Gama consiguió una carta ambigua de concesión de derechos para comerciar, mas acabó por partir sin aviso después de que el zamorín y su jefe de la Armada, Kunjali Marakkar, insistieran en que dejase todos sus bienes como garantía. Vasco da Gama mantuvo sus bienes, pero dejó algunos portugueses con órdenes para iniciar la construcción de una factoría.

Regreso a Portugal

Vasco da Gama comenzó el viaje de regreso el 29 de agosto de 1498. Ansioso por partir, ignoró el conocimiento local acerca de los patrones del monzón lo que le permitirían navegar. En la Isla Anjadip fueron abordados por un hombre que afirmaba ser cristiano pero que fingía ser un musulmán al servicio de Hidalcão, el sultán de Bijapur. Sospechando que era un espía, lo azotaron hasta que confesó ser un aventurero judío polaco en el Oriente. Vasco da Gama lo apresó y llevó de vuelta a Portugal, donde un año después acabaría siendo su padrino cuando fue bautizado con el nombre de Gaspar Correia, también conocido como Gaspar da Gama.

En el viaje de ida habían cruzado el Índico hasta la India, con la ayuda de los vientos del monzón, en solo 23 días. Al regreso, navegando a vela contra los vientos, consumieron 132 días, estando los barcos atracados en Malindi el 7 de enero de 1499. En esta etapa alrededor de la mitad de la tripulación superviviente pereció y muchos de los restantes estaban gravemente afectados por el escorbuto. Así, de los 148 hombres que integraban la armada, solo 55 regresaron a Portugal, y solo dos de los barcos que dejaron el Tajo consiguieron regresar.¹⁶ La carabela *Berrío*, siendo más ligera y más rápida, fue la primero en regresar a Lisboa, donde arribó el 10 de julio de 1499, bajo el mando de Nicolau Coelho y teniendo como piloto a Pêro Escobar, que más tarde acompañaría a la flota de Pedro Álvares Cabral en su viaje en el que informaron del descubrimiento de Brasil en abril 1500. Luego, en agosto, llegó la *Sao Gabriel*, al mando de João de Sá ya que Gama había abandonado el barco en la isla de Santiago, en Cabo Verde, donde fletó una carabela para llevar a su hermano enfermo, Paulo da Gama, a la isla Terceira, en las Azores, con la esperanza de poder salvarle.

Vasco da Gama regresó a Lisboa en septiembre de 1499, un mes después que sus compañeros, pues tuvo que enterrar a su hermano, fallecido, en las Azores. A su regreso, fue recompensado como el hombre que había conseguido finalizar un plan que les había tomado años cumplir. Recibió el título de «almirante-mor dos Mares das Índia»,¹⁷ siéndole concedida una pensión de trescientos mil reales anuales, que pasaría a los hijos que tuviese. También recibió, junto con sus hermanos, el título perpetuo de *Dom* y dos villas, Sines e Vila Nova de Milfontes.

Segundo viaje a la India (1502)

El 12 de febrero 1502 Vasco da Gama, dirigió una nueva expedición con una flota de veinte buques de guerra, con el propósito de hacer cumplir los intereses portugueses en Oriente. Había sido invitado tras la negativa de Pedro Álvares Cabral, que se desentendió con el rey acerca del mando de la expedición. Este viaje tuvo lugar después del viaje de la segunda flota a la India, dirigida por Cabral en 1500, que al desviarse de la ruta hizo el descubrimiento de Brasil. Cuando Cabral llegó a Calicut se encontró con un ambiente hostil por parte de los mercaderes árabes e indios, a los que no les gustaba la competencia que realizaban los portugueses. Siguiendo los métodos de Vasco da Gama, tomó rehenes y obligó al rajá a concederles garantías por escrito, grabadas en

una placa de metal, de que podrían comerciar con seguridad. Acto seguido establecieron en tierra una factoría dirigida por Aires Correia. No obstante, a causa de la abrogación de su acuerdo, que les concedía prioridad en la obtención de especias, Cabral ordena capturar un barco árabe que salía del puerto con un cargamento de especias. Los comerciantes respondieron con violencia, mataron a Aires Correia y destruyeron las mercancías descargadas. Como respuesta ordenó bombardear Calicut y se dirigió al sur, hacia Cochín, un pequeño reino rival, donde fue recibido calurosamente por el rajá, regresando de vuelta a Europa con un exiguo cargamento que no compensaría las pérdidas

de la expedición, lo que supondría la caída en desgracia de Cabral.¹⁹

Gama tomó y exigió un tributo a la isla de Kilwa en el África oriental, uno de los puertos de dominio árabe que habían combatido contra los portugueses, convirtiéndola en tributaria de Portugal. Con el oro proveniente de las 500 monedas impuestas, como tributo de vasallaje al rey de Portugal, por Vasco da Gama al régulo de Kilwa (actual Kilwa Kisiwani, en Tanzania) el rey Manuel I mandó hacer la Custodia de Belén para el monasterio de los Jerónimos.

En este viaje se dio el primer registro conocido de avistamiento europeo de las islas Seychelles, que Vasco da Gama nombró islas Amirante (*Ilhas Amirante*) en su propio honor.

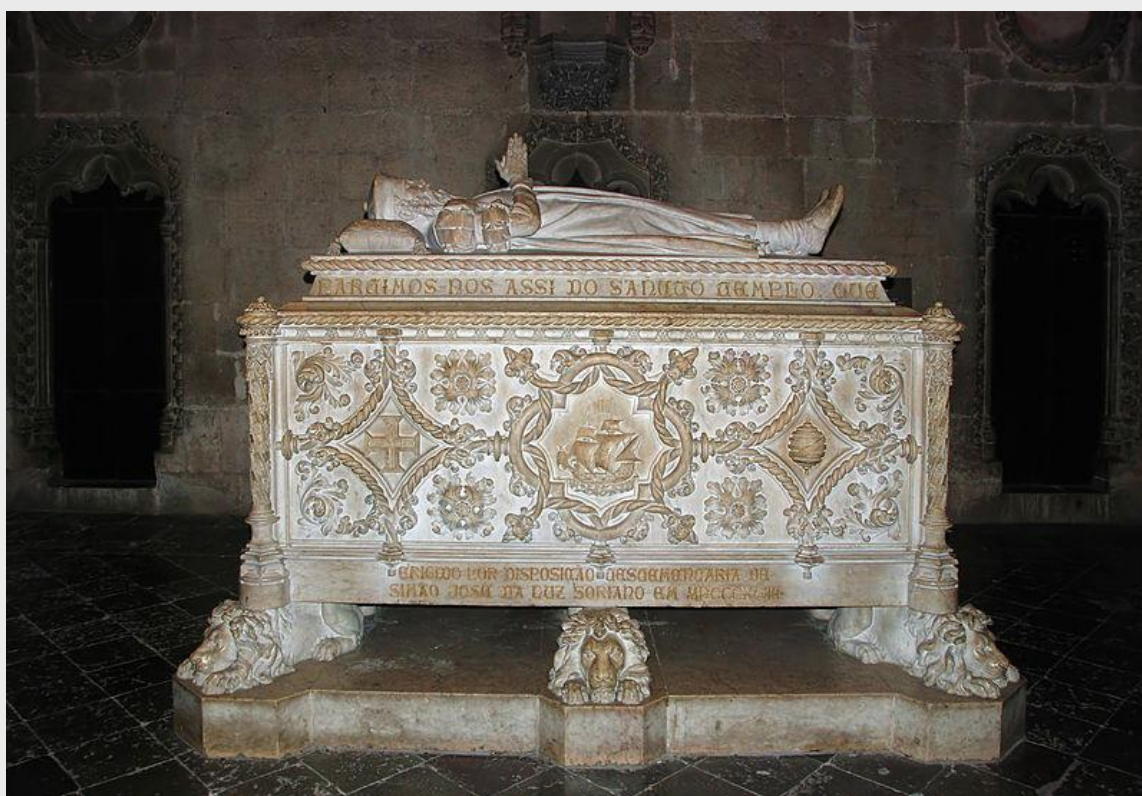
Vasco da Gama partió con el fin de instalar el centro portugués y una fábrica en Cochín, después de los esfuerzos consecutivos de Cabral y João da Nova. Los portugueses bombardearon Calicut y destruyeron los puestos comerciales árabes.

Después de llegar al norte del océano Índico, Vasco da Gama esperó para capturar un navío que regresaba de La Meca con importantes

mercaderes musulmanes, apoderándose de todas las mercancías e incendiándolo.²⁰ Al llegar a Calicut el 30 de octubre de 1502 el zamorín estaba dispuesto a firmar un tratado²¹ tras el acto de barbarie que conmocionó incluso los cronistas contemporáneos, que lo consideraron un acto de venganza por los portugueses muertos en Calicut de su primer viaje.

El 1 de marzo de 1503 comenzó la guerra entre el zamorín de Calicut y el rajá de Cochín. Sus navíos asaltaron a los barcos mercantes árabes, destruyendo también una flota de 29 barcos de Calicut. Después de esta batalla, recibieron importantes concesiones comerciales favorables del zamorín. Vasco da Gama fundó la colonia portuguesa de Cochín, en India, regresando a Portugal en septiembre de 1503, tras eliminar a los rivales árabes del Índico e instaurar la hegemonía marítima portuguesa en la zona. Parte de su flota se quedó en la India bajo las órdenes de Vicente Sordré, tío de Vasco da Gama, con la misión de proteger las fábricas portuguesas, entre ellos el Esmeralda y el São Pedro que naufragaron en mayo de 1503 frente a las costas de Omán.²²

Tercer viaje a la India (1524)



Tumba de Vasco da Gama da en el monasterio de los Jerónimos de Belém.

En 1519 fue nombrado primer conde de Vidigueira por el rey Manuel I, con sede en un terreno comprado a D. Jaime I de Braganza, Duque de Braganza, que el 4 de noviembre cedió las villas de Vidigueira e Vila de Frades a Vasco da Gama, sus herederos y sucesores, así como todos los ingresos y privilegios relacionados,²³ siendo el primer conde portugués sin sangre real.

Habiendo adquirido una reputación de temible *solucionador* de problemas en la India, Vasco da Gama fue enviado de regreso en 1524, tras permanecer alejado de la navegación durante casi veinte años. El objetivo era que sustituyese al virrey Duarte de Meneses, cuyo gobierno había sido desastroso. En el viaje Gama contrajo la malaria poco después de llegar a Goa.

Comogobernador y segundo virrey de la India portuguesa actuó con rigidez y logró imponer el orden, pero murió en la ciudad de Cochín en la víspera de la Navidad de 1524.

Fue enterrado en la iglesia de San Francisco, en Cochín. En 1539 sus restos mortales fueron trasladados a Portugal, concretamente a la iglesia de un convento carmelita, ahora conocido como Quinta do Carmo (y ahora propiedad privada), cerca de la aldea alentejana de Vidigueira, como conde de Vidigueira de derecho y heredad desde 1519. En este convento estuvieron sus restos hasta 1880, cuando fueron trasladados al monasterio de los Jerónimos de Belém, que se construyó poco después de su viaje, con los primeros beneficios del comercio de especias, estando junto a la tumba de Luís Vaz de Camões. Algunos argumentan, sin embargo, que los huesos de Vasco da Gama se encuentran aún en la ciudad alentejana. Como testimonio del traslado de los huesos, en frente de la estatua del navegador en Vidigueira, existe una antigua Escola Primária Vasco da Gama (cuya construcción se utilizó como moneda de cambio para obtener el permiso para llevar a cabo el traslado en la época), donde está instalado el Museo Municipal de Vidigueira.

Matrimonio

Vasco da Gama y su mujer, Catarina de Ataíde, tuvieron seis hijos y una hija:²⁴

1. Don Francisco da Gama, que heredó los títulos de su padre como segundo **Conde de Vidigueira** y el segundo "Almirante de los mares de la India, Arabia y Persia". Permaneció en Portugal.
2. Don Esteban de Gama, después de su fallido plazo 1524 como capitán de patrulla de la India, fue nombrado para un mandato de tres años como capitán de Malaca, que sirvió desde 1534 hasta 1539 (incluye los dos últimos años del plazo de su hermano de Paulo). Fue nombrado posteriormente como el 11º gobernador de la India desde 1540 hasta 1542.
3. Don Paulo de Gama, capitán de Malaca en 1533-1534, muerto en un combate naval de Malaca.
4. Don Cristóbal de Gama, capitán de la flota de Malaca 1538-1540; nominado al éxito en Malaca, pero ejecutado por Ahmad ibn Ibrahim durante la Guerra Etíope-Adal en 1542.
5. Don Pedro da Silva da Gama, capitán designado de Malaca en 1548-1552.
6. Don Álvaro d'Ataide, El alcalde de Zalamea, nombrado capitán de la flota de Malaca en la década de 1540, fue capitán de la propia Malaca 1552-1554.
7. Doña Isabel d'Ataide da Gama, su única hija, se casó con Ignacio de Noronha, hijo del primer Conde de Linhares.

Su tema línea masculina se extinguió en 1747, aunque el título fue a través de la línea femenina.

Títulos, Estilos y Honores

Durante sus muchos años al servicio de la corona portuguesa, da Gama fue recompensado con muchos títulos diferentes, distinciones y oficios:

- Almirante del Mar de Arabia, Persia, la India y todo el Oriente - Título como jefe de las Armadas de la India
- Segundo Virrey de la India – Título del cargo como jefe colonial de India portuguesa
- Primer Conde de Vidigueira - Título de la Nobleza Portuguesa

Su legado



Estatua de Vasco da Gama en su tierra natal, Sines (Portugal).

Vasco da Gama y su esposa, Catarina de Ataíde, tuvieron seis hijos y una hija: Francisco da Gama (conde de Vidigueira); Estevão da Gama (1505-76), 11º gobernador de la India; Paulo de Gama; Cristovão da Gama (1515-42), mártir en Etiopía; Pedro da Silva da Gama; Álvaro de Ataíde, El alcalde de Zalamea, capitán de Malaca, e Isabel de Ataíde da Gama.

Vasco da Gama fue uno de los responsables del éxito de Portugal como potencia. La epopeya nacional portuguesa, Os Lusíadas de Luís Vaz de Camões se refiere en gran parte a los

viajes de Da Gama.

Llevan el nombre de Vasco da Gama:

- Una ciudad portuaria en Goa;
- Un gran cráter lunar;
- Tres equipos de fútbol de Brasil y un equipo de Goa, el Vasco Sports Club;
- Una iglesia en Kochi;
- Un puente y una torre en Lisboa.

Vasco da Gama ocupa el puesto 86 en la lista Los 100, las figuras más influyentes de la historia según Michael H. Hart.

En 1994 fue representado en los billetes portugueses de 5000 escudos.

En 1998, los proyectos preparados para celebrar el V Centenario de la llegada de Vasco da Gama a la India por parte del gobierno de Portugal tuvieron que ser abandonados debido a la cólera pública que suscitó el acontecimiento.

El descubrimiento de Brasil

Un año después de la gesta realizada por Vasco de Gama, Portugal preparó la mayor expedición hasta la fecha con el fin de llegar al continente asiático. El mando de tan grande iniciativa fue confiado a Pedro Álvarez Cabral. Extrañamente las naves de Cabral partieron con alimentos y leña del todo insuficiente para lograr circunnavegar África. Pese a ello la escuadra lusa partió, pero se desvió de su ruta fondeando la tarde del 22 de abril de 1500 en las costas de América, pero dentro del área reservada para Portugal en el recién firmado Tratado de Tordesillas (Lucena, 2000, p. 54). Debido a este presunto error de navegación Portugal dio por descubierto oficialmente la que después sería su colonia más rica y capital del imperio portugués: Brasil.^k



Pedro Álvarez Cabral desembarca en Brasil.

El descubrimiento de Brasil en el siglo XV y el de sus grandes riquezas en el XVI atrajeron la mayor parte de los esfuerzos coloniales lusos. No es que detuviera el interés por Asia, pero la nación ibérica no contaba con suficiente población para profundizar en Asia y África al tiempo que seguir explorando y explotando las riquezas americanas. América ofrecía los ya citados diamantes, también contaba con nuevas especias, como la vainilla, y en el siglo XVIII comenzaron a extraer látex del caucho para fabricar recipientes e impermeabilizar tejidos (Gheerbrant, 1990, p. 79). Explotar todos estos materiales demandaba gran atención de Lisboa, la cual no contaba con recursos materiales ni humanos para conservar sus posesiones en Asia y llegó incluso a perder algunas de las plazas en Asia a manos de franceses, holandeses y británicos, caso de Ormuz (Sánchez i Cervelló, 1995, p. 35 y 36). En el resto de las posesiones africanas solamente se ocupó la costa o determinados enclaves de la costa y el esfuerzo se lo llevó Brasil. Pese a todo, África no fue olvidada y mucho menos abandonada, llegando a ser una seña de identidad portuguesa y un vínculo del Portugal contemporáneo con un pasado de aventureros y navegantes (Andresen, 2001, p. 13), pero esta menor atención de Asia y la ruta africana para llegar a ella sería cubierta por otras naciones, entre las que destacaron los Países Bajos.

El declive del monopolio portugués

La exploración y la colonización portuguesas continuaron a pesar de la rivalidad con España. Los portugueses fueron los primeros occidentales que llegaron al Japón y establecieron comercio con él.¹⁶ Bajo el reinado de Manuel I la corona portuguesa inició un ambicioso proyecto para poner bajo su dominio los territorios y rutas comerciales que habían sido declarados suyos. El plan consistía en construir una serie de fuertes que permitirían a Portugal controlar las principales rutas comerciales hacia Oriente. De esta forma, se establecieron fuertes y colonias en la Costa del Oro africana, Luanda, Mozambique, Zanzíbar, Mombasa, Socotra, Ormuz, Calcuta, Goa, Bombay, Malaca, Macao y Timor. Los portugueses también dominaban el ya mencionado Brasil, cuya costa había sido explorada en 1500 por Pedro Álvares Cabral, y que quedaba en parte en la zona portuguesa según el «reparto» del Tratado de Tordesillas de 1494, como se ha comentado.

Portugal encontró dificultades a la hora de extender su imperio tierra adentro, más allá de las regiones costeras, en las cuales hubo de concentrarse. El tiempo demostró que el país era demasiado pequeño como para sostener la dotación económica y de hombres que eran necesarias para una empresa tan colosal. Las fortalezas establecidas por todo el mundo enfrentaban una falta de hombres y de equipamientos crónica. No fue posible competir con naciones más potentes que poco a poco fueron irrumpiendo en los dominios portugueses. Sus días de cuasimonopolio comercial con Oriente estaban contados. La hegemonía portuguesa en Oriente fue quebrada por los exploradores holandeses, franceses e ingleses, que no tomaron en consideración el reparto del mundo hecho por el Papa. En 1580 el rey español Felipe II accedió también al trono portugués como heredero a la Corona tras el fallecimiento sin descendientes de su primo Sebastián, Felipe II era nieto de Manuel I de Portugal. La combinación de ambos imperios era demasiado enorme como para seguir incontestada y también como para hacer frente al desafío de responder.

Algunas posesiones portuguesas se perdieron o quedaron restringidas por las colonias holandesas y británicas vecinas, principalmente en África Occidental, Oriente Medio y el Lejano Oriente. Bombay fue entregada a los ingleses en calidad de regalo de bodas. Las colonias en las que la presencia de los portugueses fue real (Macao, Timor Oriental y Goa, Angola, Mozambique y Brasil) siguieron en manos portuguesas. Los holandeses llegaron a controlar casi la mitad de Brasil, siendo finalmente rechazados.¹

Los recursos de América



Además del oro y la plata, los españoles encontraron otros productos como el cacao, que llegó a ser una de las semillas más cotizadas del mundo.

Como se ha dicho más arriba, después de que Colón llegara a América, las diversas culturas africanas, europeas, y asiáticas, comenzaron a utilizar y consumir una gran cantidad de productos desarrollados por las culturas americanas. Los de más rápida y fácil explotación fueron los alimenticios como el maíz, la mandioca, el algodón, el maní (cacahuete), el ají, la piña o ananá,

el aguacate, el tabaco, la vainilla, el tomate, la patata o el cacao y su derivado el *xokolatl* o chocolate. Unos de los más apreciados fueron los pimientos, en sus múltiples variedades, que proporcionaban unas ventajas parecidas a las de la pimienta.⁶

Así mismo en las tierras americanas se comenzó a cultivar con gran éxito planta ya conocidas por los europeos, como el azúcar o el café (Rossignon, 1859, p. 93), y también de las nuevas tierras se llevaron al Viejo continente cultivos que florecieron bien, caso del tabaco (Rossignon, 1859, p. 250 y siguientes).

Otros productos tardaron algo más de tiempo debido a distintos motivos. Así el caucho, obtenido del látex, debió esperar más hasta depurar el método de extracción, lo mismo que los nuevos tintes. El Palo de Brasil no era de origen americano, provenía de Ceilán y se le conocía desde la Edad Media, pero en Santo Domingo y Cuba se halló otra planta, la *Caesalpinia Crista*, similar a la original asiática, la *Caesalpinia Brasiliensis* (Ball, 2001, p. 132-133). El tinte obtenido de la especie americana no era tan bueno como el original, pese a ello terminaría dando nombre a la región descubierta por Álvarez Cabral. Los tintes eran muy apreciados en la Europa de aquellos siglo y llegaron a provocar enfrentamientos armados, como sucedió con el otro arbusto americano también muy demandado por los tintoreros, el palo Campeche. Esta planta, la *Haematoxylum campechianum*, era capaz de proporcionar diversos colores, pero necesitó de casi un siglo para lograr una producción regular, en 1580 ya se ordenó un suministro periódico de 3000 quintales métrico en palo o en pasta (Lucena Salmoral, 1982, p. 702). Otra planta útil para las tintorerías resultó el palo equa muy apreciado por su color negro. También necesitó tiempo el añil que terminaría desbancando en Europa al tinte de la India por ser más barato y de mejor calidad. El añil se descubrió en Nueva España en 1560, tres años después ya se cosechaba en Guatemala y Yucatán, en 1576 se cosechaba en Honduras y Campeche comenzando a desbancar por completo a tinte asiático hacia 1600 (Lucena Salmoral, 1982, p. 702).

Otro aporte de gran importancia fue proporcionar suelo para cultivar especies muy demandadas en Europa, como el azúcar. Los propietarios de plantaciones azucareras resultaron muy rentables y por esta razón el Caribe resultó mucho más interesante que todo el subcontinente norteamericano. América no contaba con pimienta ni canela que conservaran y dieran buen sabor a los alimentos, sin embargo sí ofrecía pimientos con un efecto parecido. Además portugueses, españoles e italianos pronto descubrieron los grandes aportes nutricionales de tomates y patatas,⁶ con lo que se pondrían las bases nutricionales para futuras explosiones demográficas.

Una vez asegurada la conquista, los principales focos de interés fue el comercio de especias que hasta allí los había llevado, así como la explotación de otras riquezas como los metales preciosos, principalmente oro y plata, cuya acumulación haría posible el despegue de la sociedad industrial a partir del siglo XVIII.

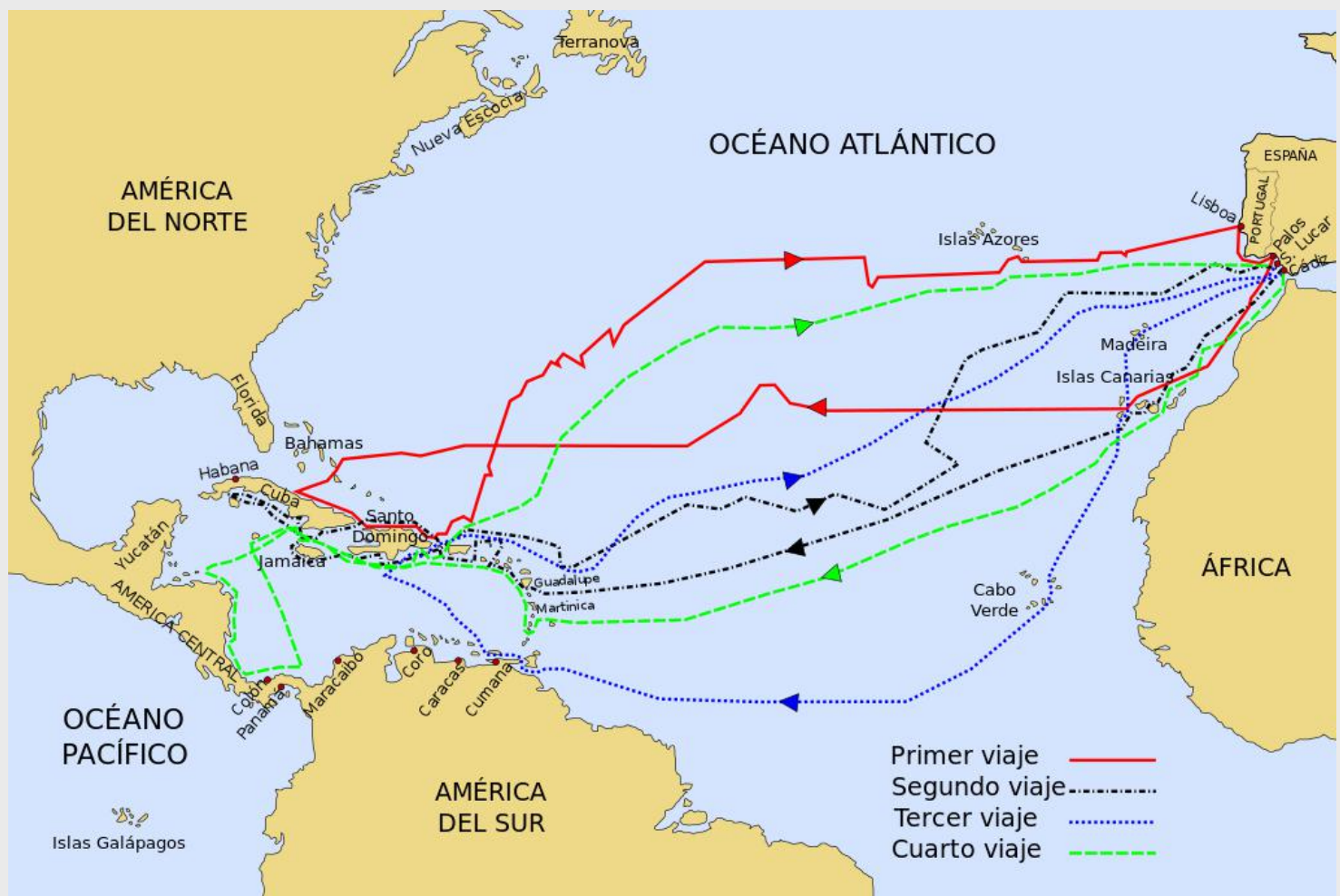
Las exploraciones españolas

El Reino de Castilla compitió con Portugal, pero empezando sus exploraciones del Atlántico con retraso respecto a los lusos: hasta finales del siglo XV los exploradores castellanos no entrarían en competencia directa con sus vecinos peninsulares aunque

su presencia comercial y pirática era activa en las aguas atlánticas. El primer enfrentamiento fue por las Islas Canarias, que fueron confirmadas como posesión castellana en el Tratado de Alcáçovas e incorporadas en su totalidad tras largas campañas contra los indígenas insulares entre 1478 y 1496.

Por otro lado, los recursos castellanos estaban dedicados al esfuerzo bélico contra el reino de Granada en la Península. Una vez terminada la Reconquista y recuperada la población de los estragos debidos a la peste negra, los Reyes Católicos pudieron dedicarse a la financiación de nuevas exploraciones y rutas comerciales ultramarinas.

El descubrimiento de América



En 1492 los monarcas deciden financiar la expedición de Cristóbal Colón con la esperanza de encontrar una ruta que llegase a las Indias, navegando hacia el Oeste, buscando una alternativa a la ruta de las especias y cumpliendo con el Tratado de Alcaçovas, que reservaba a Portugal el camino por el sur de África.

En rigor, el continente americano había sido descubierto por culturas asiáticas, varios milenios antes de la llegada de Colón, pero hasta ese momento, su existencia había permanecido desconocida por la mayor parte de las culturas asentadas en Europa, África y Asia. Conocido el *nuevo camino* al este del continente asiático, denominado por algunas etnias europeas como «las Indias». La delimitación de las áreas de influencia

de España y Portugal pasó a ser un asunto comprometido que acabó resolviéndose diplomáticamente con la firma de un nuevo tratado en Tordesillas, de 1494. Dicho tratado fijó el límite entre las dos potencias ibéricas tras las demandas de Portugal por mover la línea hacia el oeste de un meridiano que pasaba 370 leguas al Oeste de las islas de Cabo Verde. Los portugueses se otorgaron todo el territorio no europeo que se encontraba al Este de dicho meridiano. Esto ponía en sus manos África, Asia y la parte oriental de Sudamérica, el extremo de Brasil. Los españoles se adjudicaron los territorios que pudieran descubrirse al occidente del mismo –tierras prácticamente desconocidas hasta ese momento– principalmente la zona occidental del Continente Americano así como algunas islas del Océano Pacífico.



Retrato de hombre, óleo sobre lienzo de Sebastiano del Piombo, fechado en 1519, con una leyenda de dudosa autenticidad que lo identifica como el ligur Colombo, «el primero en entrar en barco en el mundo de las Antípodas» (Nueva York, Metropolitan Museum).

Al principio, Colón y otros exploradores españoles quedaron decepcionados por el resultado económico de sus exploraciones. A diferencia de África o Asia, los habitantes de las islas del Caribe no poseían especias ni seda, ni tenían bienes que los españoles consideraran de valor, aunque sí poseían gran cantidad de productos agrícolas desconocidos por el mal llamado Viejo Mundo, como el maíz, la mandioca, el algodón, el maní (cacahuete), los pimientos, la piña, la patata y el tabaco. Tiempo después, al explorar más el continente, los europeos fueron hallando nuevos productos y comenzaron a percatarse del valor comercial de los mismos en los mercados de Europa, para competir con los bienes que portugueses e italianos llevaban desde Asia y África. A los productos ya mencionados se sumaron nuevas especias como la vainilla, el tomate, el cacao y su derivado el xokolatl o chocolate, la llamada pimienta de Jamaica, o la cochinilla, fuente de un apreciado tinte.



Llegada de Cristóbal Colón a las Indias Occidentales, por John Vanderlyn. 1847.

Ya en 1496, Bartolomé Colón funda Santo Domingo, conocida por ser el lugar del primer asentamiento europeo en América y por ser la primera sede del gobierno colonial español en el Nuevo Mundo.²⁰ Pero en aquel momento no se conocía la existencia del Continente, al otro lado del Golfo de México, ni del tamaño real del océano más grande de la Tierra.

La exploración de América Central

En el interior de América los españoles encontraron dos grandes imperios, el Azteca e Inca que eran tan extensos y estaban tan o más poblados que los de Europa. Su conquista se vio facilitada por las alianzas que los conquistadores españoles establecieron con los pueblos sojuzgados por dichos imperios y por la catástrofe demográfica que sufrieron provocada por las enfermedades llevadas inconscientemente por los europeos, especialmente la viruela. En otros casos, la resistencia de las culturas indígenas fue tan tenaz, que su conquista por parte de los europeos exigió largas guerras o se hizo imposible.

La vuelta al mundo

Fernando de Magallanes

Fernando de Magallanes, también conocido como **Hernando de Magallanes** (en portugués: **Fernão de Magalhães**; Sabrosa, Región Norte, Portugal, primavera de 1480-Mactán, Islas Filipinas, 27 de abril de 1521), fue un militar, marinero y navegante portugués de linaje noble, nombrado por la Monarquía Hispánica adelantado, capitán general de la «Armada para el descubrimiento de la especería» y caballero de la Orden de Santiago y comendador en la misma.

Al servicio de Carlos I, descubrió el canal natural navegable que hoy recibe el nombre de estrecho de Magallanes, siendo el primer europeo en pasar navegando desde el océano Atlántico hacia el océano Pacífico, hasta entonces denominado mar del Sur. Inició la expedición que, capitaneada a su muerte por Juan Sebastián Elcano, lograría hacer la primera circunnavegación de la Tierra en 1522.

Magallanes nació en el norte de Portugal en el año 1480. La *vila* de Sabrosa, la *freguesia* de Sé en Oporto, Vila Nova de Gaia y Ponte da Barca se disputan ser su lugar de nacimiento.²

Era hijo de Rui de Magalhães y de Inês Vaz Moutinho. Hermano de Duarte de Sousa, Diogo de Sousa, Isabel de Magalhães, Genebra de Magalhães y Aires de Magalhães. El padre de Fernando, Rui de Magalhães, fue caballero hidalgo de la casa de D. Afonso, conde de Faro, señor de Aveiro y alcalde mayor de Estremoz. Rui fue alcalde de Aveiro, donde está documentado en 1486; entre 1472 y 1478 ejerció cargos de juez ordinario, procurador de cámara y concejal en Oporto. Su hermano Aires de Magalhães siguió la carrera eclesiástica, recibiendo el subdiaconado en Braga en 1509. Magallanes tenía cerca de diez años cuando entró a servir como paje en la corte de la reina Leonor, consorte de Juan II de Portugal. Se casó en Sevilla en 1517 con Beatriz Barbosa, pariente suya, hija de Diogo Barbosa y María Caldeira, y tuvo dos hijos: Rodrigo, que falleció a los 30 años, y Carlos que murió.



Primeros viajes

Monumento a Magallanes en Mactán (Filipinas) erigido por el Gobierno de Isabel II

En marzo de 1505, con 25 años, se alistó en la Armada de la India, en la flota de 22 navíos enviados para instalar a Francisco de Almeida como primer Virrey de la India. Aunque su nombre no aparezca en las crónicas, se sabe que permaneció allí ocho años y que estuvo en Goa, Cochín y Quíloa. Participó en varias acciones militares, incluyendo la batalla naval de Cannanore (frente a la actual ciudad portuaria de Kannur, Kerala) donde fue herido, y en la decisiva batalla de Diu. En 1509 partió en la primera expedición a Malaca mandada Diogo Lopes de Sequeira, junto con Francisco Serrão, su amigo y posiblemente primo.³ Llegados a Malaca en septiembre, fueron víctimas de una conspiración y la expedición terminó en fuga dejando atrás diecinueve prisioneros. Magallanes tuvo un papel crucial avisando a Sequeira y salvando a Serrão que había desembarcado, actos que le valieron honores y una promoción.



La Nao Victoria de Magallanes

Al servicio del nuevo gobernador, Alfonso de Albuquerque, participó junto con Serrão en la conquista de Malaca en 1511. Luego de la conquista de la ciudad, los caminos de los amigos se separaron: Magallanes, promovido, con un rico botín y en compañía de un esclavo adquirido en Sumatra, Enrique de Malaca, regresó a Europa. Serrão partió en la primera expedición enviada a las "Islas de la Especiería", las Molucas. Allí permaneció y se casó con una mujer de Amboina, volviéndose consejero militar del sultán de Ternate. Sus cartas a Magallanes serían decisivas, pues de ellas obtuvo informaciones sobre la situación de los lugares productores de especias. Mientras tanto Magallanes, después de participar en la batalla de Azamor (Marruecos), ya de servicio en esa ciudad, fue acusado de comerciar ilegalmente con los moros; al comprobarse varias de las acusaciones cesaron las ofertas de empleo a partir del 15 de mayo de 1514. Posteriormente, en 1515, le ofrecieron formar parte de la tripulación de un navío portugués, pero rechazó la oferta. De regreso en Lisboa, se dedicó a estudiar las cartas más recientes, investigando junto al cosmógrafo Rui Faleiro un pasaje hacia el Pacífico por el Atlántico Sur y la posibilidad de que las Molucas estuviesen en la zona española definida en el Tratado de Tordesillas.



Fernando de Magallanes (1480-1521).

De todos modos, como las especias más apreciadas en Europa no aparecían en el nuevo continente, la corona española siguió con sus miras puestas en las Indias orientales. Por ello, en 1519, año en que Hernán Cortés desembarcaba en México, financió la expedición del marino portugués Fernando de Magallanes. El objetivo del viaje era encontrar las Islas de las Especias (las

Molucas) navegando hacia poniente para comerciar con ellas en beneficio de Castilla, dado que por el Tratado de Tordesillas correspondían a su zona de influencia. Magallanes había intentado antes que la expedición la financiase Portugal pues había participado en la colonización de la India y Malaca, pero respetuosos los portugueses del Tratado, se negaron a ello y también a incrementar el sueldo. Decepcionado, se retira, pero permanece en suelo patrio durante un año y traba amistad con un personaje que será importante en su futuro: Rui Faleiro.

Las Molucas, en el archipiélago indonesio, entre Nueva Guinea y Célebes, con Australia al Sur, objetivo de la expedición.



Desde tiempo atrás Magallanes se fue convenciendo de la existencia de un *paso* por poniente a las Molucas, cruzando el *mar del Sur*. El tal *paso* se había buscado con denuedo sin conseguirlo, pero Magallanes se mantuvo firme en su convicción de que no había una franja de tierra de Polo a Polo.^o Con el apoyo de Faleiro²¹ lo llevó a Sevilla el 20 de octubre de 1517 llega a Sevilla con la intención de ponerse al servicio de la corona española con el fin de ser el primero que descubra el deseado paso. Carlos I el 22 de marzo de 1518 en la oportuna

Capitulación. El rey Manuel de Portugal, que ha conquistado Malaca, ve peligrar el último y definitivo objetivo: las Molucas. Por lo que trataó de sabotear la expedición enviando a su embajador Álvaro de Costa. Pero ambos monarcas tienen mucho cuidado en salvar las apariencias; ay que, porque por aquellas fechas, Manuel I iba a casarse con Leonor de Austria, hermana del rey español, y Carlos I se mantuvo firma junto a Magallanes en la empresa de *La Especiería*.



Réplica de la nao *Victoria*, única de la *Armada de Magallanes* que regresó a España.

De acuerdo con las *Capitulaciones* la armada tendría dos capitanes generales, en pie de igualdad: Magallanes y Faleiro, el astrónomo, quien se encargaría de la construcción de los instrumentos náuticos necesarios y, sobre todo, de la ya comentada espinosa cuestión de la *longitud*; pero, sin estar claro el porqué, Faleiro es apartado de la expedición,^p y sustituido por Andrés de San Martín, que se siguió las indicaciones de aquel para determinar la posición en alta mar, con resultados satisfactorios para la época; pero Magallanes queda como el *capitán general*. Sin embargo, al frente de la mayor de las naves, *San Antonio*, se pone a Juan de Cartagena, primo del obispo de Burgos, quien recibe además cédula de *Veedor General y conjunta persona* — «adjunto» — del portugués, con el encargo de velar por la buena marcha general de la expedición y de cuidar que no haya negligencias, tareas de límites ambiguos e imprecisos. Decisión un tanto política, resulta envenenada, pues ambos hombres se enfrentarían con consecuencias muy graves.

Se aparejó una flota de cinco naos^q con una tripulación de 265 hombres: *Trinidad* — la capitana —, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*. Desplazaban entre 144 toneladas — *San Antonio* — y 90 toneladas — *Santiago* —. Se dotaron adecuadamente con armas, útiles diversos, mercaderías para trueques, y bastimentos abundantes: bizcocho, vino, vinagre, pescado seco, tocino, habas, garbanzos, lentejas, harina, ajos, quesos, miel, almendras, anchoas, sardinas, pasas, ciruelas, higos, azúcar, membrillo, mostaza, alcaparras, arroz.

Incluso se embarcaron seis vacas para disponer de leche fresca, y como reserva de carne. El costo total²² de la *Armada de Magallanes* ascendió a 8 751 125 maravedíes y partió el martes 20 de septiembre de 1519. Seis días después arribaron a Tenerife para abastecerse de agua, carne y leña. Por último, el 3 de octubre, fecha en que zarpan a medianoche en dirección sur hacia las costas africanas de Sierra Leona en lugar Brasil, una decisión extraña.^r Lo que incomodó a Cartagena. Aparentemente, el incidente no tiene consecuencias, pero después de catorce días sin vientos favorables el descontento de Cartagena fue a más y negó el saludo protocolario al *capitán general*,^s un acto inamistoso que terminaría con la destitución y arresto de Cartagena. Luis de Mendoza se ofreció a responsabilizarse del capitán destituido, para evitar que un hidalgo español fuera al calabozo, a lo que Magallanes accede. Antonio de Coca fue nombrado capitán del *San Antonio*. Este grave incidente va a tener peores consecuencias más adelante.

Tras cruzar el Atlántico tocan tierras brasileñas en el cabo de San Agustín, a 23 grados y medio de latitud Sur, donde se proveen de carnes, fruta, patatas.^u Pasados los 34 grados creen haber llegado al *paso* y se internan durante quince días para realizar el primer descubrimiento de importancia: Río de la Plata. El 24 de febrero avistaron el golfo de San Matías, más allá de los 40 grados, pero tampoco lograron localizar ningún paso hacia el Oeste. El 31 de marzo de 1520, festividad de San Julián, fondearon en al que llamarán Puerto San Julián, a 49 grados de latitud Sur y Magallanes decidió invernar debido al tiempo.



La primera vuelta al mundo. Por vez primera se accede a los mercados de *Oriente* navegando hacia *Poniente*.

Los capitanes se quejaban del silencio de Magallanes: «Ni tomaba consejo de sus oficiales ni les daba la derrota que habían de seguir».²² Y por si fuera poco se ordenó un racionamiento más estricto de los víveres. Tanto es así que el 1 de abril de 1520, Domingo de Ramos, se celebre la primera misa en tierras argentinas y tras ella la situación se volvió tan insostenible que Magallanes sustituye a Coca por su primo Álvaro de Mesquita como *comandante* del *San Antonio*, la mayor de las naves, que no podía arriesgarse a perder. Pero esa noche Quesada, Coca y Cartagena abordan la *San Antonio*, *reducen* a Mesquita y acuchillan a Juan de Elorriaga, el *Maestre*. Sin pérdida de tiempo los tripulantes portugueses fueron presos. Convidaron a comida y vino a quienes no se opusieron. Los amotinados pudieron regresar a sus naves, dejando la *San Antonio* al mando de Juan Sebastián Elcano.^y En la *Trinidad* no se sospecha nada, hasta la mañana siguiente en que Magallanes cayó en la

cuenta de que haber perdido tres navíos: *Concepción*, *Victoria* y *San Antonio*; pero los amotinados debían estar indecisos por no haber formulado exigencias y Magallanes decidió enviar un boto señuelo con Gonzalo Gómez de Espinosa, *alguacil* del *Trinidad*, con una carta para Luis de Mendoza, y otro con sesenta hombres al mando de Duarte Barbosa que recuperaron la *Victoria*. Sofocado el motín, Magallanes envió el *Santiago*, mandado por Joan Serrano,²⁴ hacia el sur para explorar. La nave llegó a la desembocadura del río Santa Cruz; pero una tempestad hundió la nave.

El 24 de agosto zarparon las cuatro naves restantes, pero dos días después debieron volver a fondear para esperar la llegada del verano. aguardando la llegada del verano. Por fin el 18 de octubre levaron anclas hacia el Sur. Tres días después, festividad de Santa Úrsula y las Once mil Vírgenes, comenzaron a realizar uno de los descubrimientos de la expedición

cuando llegaron a un cabo, posteriormente llamado Cabo *Virgenes*, y una bahía de aguas oscuras, encajonada entre riscos y montañas coronadas de hielo, aparentemente sin salida. Sin embargo, siguiendo la rutina de tantas otras ocasiones, Magallanes dispuso que la *San Antonio* y la *Concepción* se internen cuanto puedan, mientras el *Trinidad* y *Victoria* exploran el exterior. Esteban Gómez, capitán de la *San Antonio*, se insubordinó regresó a España en secreto con la mayoría de los víveres. Por fortuna la *Concepción* informó que las aguas son saladas y con mareas. No se trata de otro río. El día de Todos los Santos las tres naves se internaron en aquellas aguas.

El curso es enrevesado con multitud de ramales y el avance es lento y peligroso, pero llegaron a la desembocadura de un río que llaman Río de las Sardinas, desde donde se adelanta un bote que tres días después retornó con la noticia de haber avistado el mar, localizando el ansiado paso hacia el Mar del Sur.

La expedición no solamente consiguió su objetivo, al encontrar un paso por el sur de América y una ruta por el Océano Pacífico, sino que acabó siendo la primera expedición que, a su regreso, tres años más tarde y al mando de Juan Sebastián Elcano, había circunnavegado el globo.

Juan Sebastián Elcano

Orígenes

Juan Sebastián Elcano nació en una fecha desconocida, probablemente hacia 1476, en la villa de Guetaria, Provincia de Guipúzcoa (Corona de Castilla). No hay grandes dudas sobre la localidad de nacimiento del famoso marino, ya que el propio Juan Sebastián Elcano hizo mención en su testamento a su localidad natal. La tradición local dice que nació en una casa-torre ya desaparecida que se ubicaba en un solar de la calle de San Roque del Casco Viejo de esta localidad. Una placa cerca del lugar conmemora este supuesto hecho.

Sus padres fueron Domingo Sebastián de Elcano y Catalina del Puerto. Se cree que Juan Sebastián perteneció a una familia de pescadores y marinos acomodados, que contaban con casa y embarcación propia. Primogénito de nueve hermanos; se conocen datos biográficos de algunos de ellos. Domingo, llamado como el padre, fue sacerdote y párroco de Guetaria. Martín Pérez, Antón Martín y Ochoa Martín fueron marineros como Juan Sebastián y tomaron parte con él en la Expedición de García Jofre de Loaísa. Martín Pérez fue piloto de una de las naves de esta expedición. Tuvo también una media hermana, María, hija ilegítima de su padre. Su madre Catalina, sobreviviría a la muerte de Juan Sebastián, ya que este la mencionó como heredera en su testamento.



Sobre su apellido, este ha sido transcrito de diversas formas; como "Elcano", "de Elcano", "de El Cano" o "del Cano". En muchos documentos antiguos se le nombró como "Juan Sebastián del Cano", lo que ha dado lugar a dudas sobre su apellido real. Sin embargo la versión más extendida es la que debido a su lugar de nacimiento considera que si no el propio Juan Sebastián, sí al menos su familia paterna era oriunda de Elcano, un lugar cercano a Guetaria, de donde provendría el apellido. Elcano (*Elkano* en euskera) es un modesto barrio de caseríos que en la actualidad está dividido entre los municipios de Zarauz y Aya, situado en el límite de ambos junto con Guetaria, del que se encuentra a tan solo 8km. "Del Cano" sería un error de transcripción o una castellanización de su apellido original al añadirle la preposición "de" como era usual en aquella época y confundirlo con el mucho más habitual apellido Cano. En tiempos contemporáneos se ha extendido también la grafía "Elkano", según la ortografía moderna del euskera. Sobre su familia materna, parece que esta era oriunda del propio puerto de Guetaria.



Réplica de la *Victoria* en el Museo Nao Victoria, Punta Arenas, Chile.

Antes de su participación en la expedición de Magallanes

Desde muy joven, se enroló en barcos pesqueros y comerciales, por lo que adquirió gran experiencia marinera. Hacia 1509 contaba con una nave de 200 toneladas con la que tomó parte en la expedición militar contra Argel, que fue dirigida por el cardenal Francisco Jiménez de Cisneros. Posteriormente tomó parte en otra campaña en Italia, esta vez a las órdenes del Gran Capitán.

Durante esta última campaña Elcano tuvo que hipotecar su nave a unos mercaderes saboyanos para poder pagar los sueldos que adeudaba a su tripulación, que había amenazado con amotinarse. El navegante vasco esperaba la llegada de la compensación económica que le debía la Corona por los servicios prestados en la campaña militar de Italia, pero esta no acabó de llegar e incapaz de saldar su deuda en plazo se vio obligado a entregar su nave a los saboyanos. Al hacer esto Elcano incurrió en un delito, ya que una ley vigente en la época prohibía vender embarcaciones armadas a extranjeros en tiempos de guerra. Perseguido por la justicia y arruinado Elcano se vio envuelto en una situación casi desesperada.

Hacia 1518 o 1519 se establece en Sevilla, donde tuvo conocimiento del proyecto que estaba preparando el marino portugués Fernando de Magallanes, para descubrir una ruta a las Indias por Occidente, a través de un paso o estrecho por el sur de América, que llevara a las islas de las especias sin necesidad de bordear el continente africano ni atravesar dominios portugueses.¹ La expedición de Magallanes tenía gran dificultad para reclutar tripulación por lo incierto del viaje, por lo que esta se formó en buena medida con desesperados, deudores y forajidos de la justicia como el propio Elcano.

Fue así como en 1519 Elcano se alistó en la expedición de Magallanes. Su experiencia de hombre de mar le valió un cargo relativamente importante en la expedición; fue nombrado

contra maestre (segundo de a bordo) de la nave *Concepción*, una de las cinco que componían la escuadra. Su capitán era Gaspar de Quesada y el piloto, el portugués Juan López de Carvalho.



Azulejo conmemorativo de la Expedición Magallanes-Elcano, en Sanlúcar de Barrameda.

El descenso del río Amazonas

El río Amazonas y su selva constituyen un paraje con poco alimento y hostil para los no iniciados.

El descubrimiento del río más largo y caudaloso de la Tierra no se debió a un intento preconcebido, sino a un cúmulo de acontecimientos. Parte de dicho curso fluvial ya se conocía, pues Vicente Yáñez Pinzón había explorado la desembocadura de Río en 1500, pero el interior continuaba siendo una incógnita. Fue cuarenta años más tarde Francisco Pizarro ordenó a su hermano Gonzalo hacerse cargo de la provincia del norte, llamada *gobernación de Quito*, en la que algunas leyendas auguraban cubierta de canela e incluso cuna de El Dorado,^{aa} e incluso un futuro virreinato era lo bastante grandes.



Busto de Francisco de Orellana en Trujillo.

El 1 de diciembre de 1540 Gonzalo Pizarro realizó un primer intento partiendo de Cuzco con cien hombres a pie y otros tantos a caballo, pero un número así de reducido hizo fracasar el intento. Por ese motivo aceptó de muy buen grado el apoyo de su primo Francisco de Orellana para una segunda tentativa. Este volvió a Guayaquil para reclutar efectivos, porteadores y animales como llamas y cerdos, mientras Gonzalo hacía lo propio en Cuzco (Gherrerbrant, 1990, p. 16). La comitiva reunida por Gonzalo Pizarro era la más grande

vista en esas tierras. Constaba de 340 hidalgos, 200 de ellos a caballo, 2 000 perros entrenados para la lucha, 4 000 porteadores indios, 2 000 llamas cargadas y 2 000 cerdos. Por su parte Orellana reunió 21 hombres y séquito, por lo que pudo avanzar más ligero, pese a ello había perdido todos los caballos y pertrechos cuando se unió con Gonzalo (Gherrbrant, 1990, p. 16 y 17). Todos juntos emprendieron la marcha; pero, tras recorrer treinta leguas, unos 200 km, la expedición estaba extenuada y al llegar a lo que consideraban su destino descubrió que no había nada de lo esperado.²⁵ Debido a lo duro de la ruta seguida, los españoles trataron de hallar otro camino siguiendo un río poblado por nativos pacíficos que después sería conocido como río Coca. Por él llegaron a el río Napo, en el cual decidieron comenzar la construcción de un bergantín para transportar los pertrechos y los enfermos hasta llegar a un poblado abastecido de víveres. Pero dicho poblado no apareció cuando habían consumido ya la mayor parte de los suministros; por lo que Orellana propuso adelantarse con setenta hombres por el agua con algunas embarcaciones para no desplazar a toda la expedición. Según relató el dominico Gaspar de Carvajal la fuerza de la corriente les impidió volver atrás e informar al grueso del grupo, llegaron a recorrer 25 leguas por día, es decir, más de 200 kilómetros. Por su parte, Gonzalo Pizarro agotó su paciencia y decidió regresar a Quito por tierra.^{ab}

Tras una semana de descenso y unos 1200 kilómetros recorridos, los hombres de Orellana estaban extenuados y hambrientos, pero gracias a un manto púrpura logran suministros para pasar un mes construyendo el barco que les debía llevar a Perú por ese río que creían un estuario del océano Pacífico. Antes de salir, Orellana trató de avisar a Gonzalo Pizarro sobre sus intenciones, pero no se presentaron voluntarios suficientes, por lo que consultó con sus hombres y fue nombrado jefe de la expedición.



Grabado naturalista del Amazonas, Henry Walter Bates, 1863. El llamado «el infierno verde» resultó muy duro para los españoles,²⁶ por lo que pudo influir en la veracidad de Carvajal (Gheerbrant, 1990, p. 18).

El 11 de febrero de 1541 los hombres de Orellana dejaron atrás el futuro Napo y otros afluentes como el río Negro para navegar por el Amazonas. Quince días después encontraron un

poblado donde pudieron abastecerse y construir otro barco. A partir de allí pocas aldeas les prestaran apoyo por lo que los detalles suministrados por el cronista Gaspar de Carvajal no se han considerado muy rigurosos. El 5 de junio de 1542 el dominico apunta que llegaron a un asentamiento en cuya plaza encontraron dos leones y hablaron con un indígena que les aseguró ser tributario de las Amazonas (De Carvajal, 1944, p. 36 y 37). Los días 24 y 25, según el cronista de la expedición, efectivamente divisaron un poblado habitado solo por mujeres que los atacaron, pero pudieron repelerlas con ballestas y disparos de arcabuces con pocas consecuencias, aunque De Carvajal (1944, p. 37) resultó herido en un ojo.

Siempre han existido dudas sobre la veracidad del diario escrito por el religioso (Gheerbrant, 1990, p. 26 y 27). Así, durante la Ilustración, se dieron explicaciones a esos detalles extraños, en especial de aquel que cambió el nombre del Río por el de Amazonas (Gheerbrant, 1990, p. 56 y siguientes),^{ac} una posible explicación afirma que los españoles coincidieron en un momento en que los hombres habían salido fuera del poblado por alguna razón (Gheerbrant, 1990, p. 56 y siguientes).

Al pasar por la desembocadura del río Xingó, la selva fue dejando paso a la sabana, pero los ataques de los nativos continuaron.^{ad} Pero los españoles ya notaban la marea penetrando en el Río, por lo que la desembocadura debía estar cerca. Finalmente, los hombres de Orellana llegaron al estuario a mediados de julio de 1542. Pese a todo, los expedicionarios aún tuvieron que repelar nuevos ataques, en esta ocasión de los caribes^{ae} y reparar una de las embarcaciones, (Gheerbrant, 1990, p. 19 y 20) por lo que no fue hasta el 26 de agosto de 1542 cuando la expedición divisó el océano Atlántico.²⁷

Competencia de las naciones noreuropeas

Los países no ibéricos no reconocieron el Tratado de Tordesillas. Los Países Bajos, contaban con una tradición marinera (tras su independencia de los Austria), Francia, e Inglaterra y –pese a las prevenciones ibéricas– la nueva técnicas y los nuevos mapas acabaron llegando al norte.

La primera de estas expediciones fue la de Juan Caboto, un navegante italiano, que había navegado con los castellanos, financiado esta vez por Inglaterra llegó al golfo de Maine en mayo de 1497 (Cuthbertson, 1997, p. 39). Sería la primera de una serie de misiones francesas y británicas que exploraron América del Norte. En gran parte, España había ignorado la parte norte del Continente Americano ya que se había concentrado en ir expandiendo los conocimientos de continente de forma concéntrica. Los viajes de Caboto, Jacques Cartier y otros pretendían encontrar el Paso del Noroeste y, mediante él, tener acceso a las riquezas de Asia, no tuvieron éxito: jamás se descubrió dicho paso, pero

las exploraciones revelaron otras posibilidades y a principios del siglo XVII empezaron a asentarse los primeros colonos del centro y el norte de Europa en la costa oriental de Norteamérica.

Los países del norte no fueron rivales de los portugueses en África y en el Océano Índico hasta el siglo XVII cuando los piratas franceses y después ingleses y holandeses crearon una cierta flota capaz de medirse con los lusitanos (zu Mondfeld, 1978, p. 169 y siguientes) y empezaron a competir con el monopolio portugués y español, atacando barcos, fundando fuertes y creando colonias propias. Poco a poco aumentó el comercio de los países nórdicos sin que por eso disminuyese el comercio oceánico de portugueses y españoles.

Las demás naciones europeas no adquirirían su fuerzanaval y terrestre hasta la llamada Era de los redescubrimientos. Así rodear los dominios portugueses más valiosos (como con Hong Kong, frente a la colonia

portuguesa de Macao). También les tomaron la delantera en la exploración de las últimas regiones desconocidas del Océano Pacífico y de la costa este de América del Norte, que eran parte de la «zona española» del reparto del Tordesillas. Exploradores holandeses como Willem Jansz y Abel Tasman

exploraron las costas de Australia, mientras que en el siglo XVIII fue el marino británico James Cook quien cartografió gran parte de la Polinesia. También cabe destacar que en ese mismo siglo fue cuando el danés Vitus Bering exploró el estrecho que lleva su nombre.²⁸

Álvar Núñez Cabeza de Vaca

Monumento en Houston (Texas)

Alvar Núñez Cabeza de Vaca nació entre 1488 y 1490 en el seno de una familia hidalga. Aproximadamente en 1512 se alistó en las tropas de la Liga Santa de 1511, formada por varios países, entre ellos España, para luchar contra Francia. Dentro de la Liga Santa sirvió en las campañas de Italia en las compañías de Bartolomé de Sierra y de Don Alonso de Carvajal. Participó en la Batalla de Rávena y poco después pasó a ser alférez en Gaeta.

Posteriormente, como militar luchó en conflictos acaecidos en España. En 1520 peleó en la Guerra de las Comunidades al tiempo que, huérfano de padre y madre, pronto entró al servicio de la Casa de Medina-Sidonia como mensajero. Participó en la Toma de Tordesillas y en la Batalla de Villalar. En 1522 combatió en la Batalla del Puente de la Reina, en Navarra.⁴



Primer viaje a América

El 17 de junio de 1527, Álvar Núñez Cabeza de Vaca partió de Sanlúcar de Barrameda, rumbo a América, como tesorero y alguacil mayor en la expedición que capitaneaba el gobernador Pánfilo de Narváez, que tenía por objetivo la conquista de Florida y la búsqueda de la Fuente de la eterna juventud,⁵ entre el río de las Palmas y el cabo de la Florida. La expedición estaba compuesta por 600 hombres y cinco barcos. En Santo Domingo, 140 marinos abandonaron la expedición y en Cuba murieron 70 hombres en una fuerte tormenta, pero llegaron finalmente a la costa de Florida el martes 12 de abril de 1528. En la bahía de Tampa vieron casas indígenas.



Expedición de Álvar Núñez Cabeza de Vaca durante su primer viaje a América.

En Aguas Claras, actual Clearwater, los indios les indicaron a los españoles que el oro se encontraba "más allá", en la provincia de Apalache, en la parte norte de Florida. Fueron con sus barcos hasta esa región y los anclaron para seguir a pie, aunque Cabeza de Vaca no estaba de acuerdo, al pensar que era territorio hostil y que no tenían ni raciones ni modo de comunicarse con las tribus que encontraran. Sin embargo, no quiso quedarse a cuidar a los barcos para que nadie pensara que era temor lo que le impedía continuar y que no se comprometiera su honor. La provincia de Apalache debió ser el nombre antiguo de Tallahassee, al norte de Florida, pero el paisaje que se describe parece similar a los Everglades,⁵ que se encuentran en la parte sur de la península. Fueron por los pantanos usando balsas y a nado. El caballo de quien se ahogaba servía de comida a los supervivientes. En esas zonas pantanosas donde el agua les llegaba hasta el pecho, sufrían ataques de indios con flechas y tenían que combatir con sus arcabuces y ballestas. Los indios apalaches eran altos e iban desnudos y usaban arcos grandes y muy anchos y lanzaban flechas con mucha puntería capaz de herir a los españoles a pesar

de sus corazas. En su trayecto, se toparon con más de veinte naciones indígenas. Camino del poblado de Aute sufrieron otro ataque con flechas. Desde la bahía de Tampa, los españoles tuvieron que hacer frente a huracanes y tempestades.⁵

Devoraron los caballos que les quedaban y fueron en busca de la costa, llegando a la desembocadura del río San Marcos, actual río St Marks y regresaron a los barcos. Como no tenían cañones, barcos ni materiales improvisaron fraguas con cañones de palo y pieles de ciervos. Posteriormente forjaron los estribos de los caballos, espuelas y materiales metálicos de ballestas e hicieron herramientas. Con esas herramientas cortaron madera e hicieron cinco barcazas, que les sirvieron para navegar por la costa. Siguieron hacia el Oeste hasta encontrar una isla con canoas, robándose algunas, en las que embarcaron. Ya estando en las canoas sufrirían otro ataque de indios flecheros que hirió a todos los miembros que quedaban de la expedición, incluido el propio Cabeza de Vaca, que fue herido en la cara.

Navegaron 30 días por la costa hasta llegar a la desembocadura del río del Espíritu Santo,

conocido actualmente como río Misisipi. Hoy, no se sabe si esta expedición fue la primera en descubrir la desembocadura del Misisipi o dicho mérito debe atribuirse a Alonso Álvarez de Pineda. Entonces sobrevinieron corrientes y vientos que separaron las embarcaciones y la embarcación de Cabeza de Vaca terminó en la isla de Galveston, que él bautizó como isla Malhado (isla de la Mala Suerte). En ese momento se encontraron él y su grupo sin Pánfilo de Narváez y abandonados a su suerte.⁵

Solamente 15 hombres estaban vivos, pero fueron tratados bien por los indios carancaguas. Era una tribu que repartía sus pertenencias y que carecía de mandos. Les quisieron hacer físicos y doctores, porque ellos curaban las enfermedades poniendo las manos y soplando y les pidieron que hicieran eso para que ayudaran en algo, pero los españoles se reían de esa costumbre y por eso les quitaban la comida hasta que hicieran lo que les decían. Posteriormente, fueron repartidos como sirvientes de las familias de indios. Los 15 hombres acordaron mandar una expedición de cuatro hombres a Panuco en busca de ayuda, pero la expedición fracasó. Tras seis años de vida como indígena, aprendiendo la cultura del mimbre, el camuflaje y la guerrilla, además de a conjugar chamanismo con los conocimientos médicos que arrastraba de la cultura europea.⁶

Durante algún tiempo Cabeza de Vaca ejerció de mercader entre los indígenas del territorio comarcano a San Antonio y la costa tejana. Llevaba conchas marinas y caracolas a los pueblos del interior cambiándolas por cueros y almagra, esto último lo usaban con frecuencia los indios de la costa para sus pinturas.⁶

En Matagorda, cerca de Galveston, Cabeza de Vaca se encontró con algunos de sus antiguos compañeros de expedición: Andrés Dorantes de Carranza, Alonso del Castillo Maldonado

y Estebanico y juntos fueron en una nueva travesía.⁵



El Río Bravo

Por temor a los aborígenes de la costa y creyendo que en esos territorios del norte encontrarían oro, remontaron el río Bravo, en vez de dirigirse al asentamiento español en el río Pánuco. Durante el viaje hacia el noroeste de México, ejercieron de curanderos mediante la imposición de manos y el rezo de avemarías y padrenuestros en latín. Cuando Cabeza de Vaca extrajo con éxito la punta de una flecha que un indígena tenía clavada cerca del corazón, la fama de curanderos y gente de bien entre las tribus indígenas ya no les abandonó.

Se ganaron la voluntad de los nativos e hicieron varias exploraciones en busca de una ruta para regresar a la Nueva España por lo que hoy es el suroeste de Estados Unidos y norte de México. Tras deambular durante largo tiempo por la extensa zona que hoy es la frontera entre México y Estados Unidos llegaron a la zona del río Bravo, siguiendo el curso del río encontraron tribus dedicadas a la caza del bison con las que convivieron.

Finalmente a orillas del río Petatlán, hoy llamado río Sinaloa, en el pueblo de Bamoa Guasave, restablecieron el contacto con un equipo de exploradores españoles en el año 1536 a pocas leguas de Culiacán, asentamiento español.

Durante aquel viaje recogió las primeras observaciones etnográficas sobre las poblaciones indígenas del golfo de México,

escribiendo una narración titulada Naufragios, considerada la primera narración histórica sobre los territorios que hoy corresponden a Estados Unidos, fue publicada en 1542 en Zamora y en 1555 en Valladolid, en la cual describe sus vivencias y las de sus tres compañeros quienes atravesaron a pie el suroeste de los actuales Estados Unidos y el norte de México.

Siete Ciudades

Tras este viaje tomó consistencia en América un mito muy similar al de El Dorado, que es el de las Siete Ciudades de Cibola y Quivira, llenas de oro. Los cuatro supervivientes de la

exploración hablaron en México acerca de comentarios de ciudades colmadas de oro. El virrey de Nueva España organizó una expedición al mando de fray Marcos de Niza, que fue acompañada de Estebanico.

Durante la marcha de la expedición Estebanico murió asesinado por indígenas, que hicieron huir al resto, y el fraile relató a su regreso que la historia de las ciudades colmadas de oro y joyas era cierta. Entonces se envió una expedición militar dirigida por Francisco Vázquez de Coronado para encontrar el lugar pero la búsqueda demostró que la historia era falsa.

Segundo viaje a América

Monumento a Álvaro Núñez cabeza de Vaca en Jerez de la Frontera



Álvar Núñez Cabeza de Vaca regresó a España en 1537 y consiguió que se le otorgara el título de segundo adelantado del Río de la Plata. A finales de 1540 inició desde Cádiz su segundo viaje que le llevó al sur del continente americano. Arribó a la isla de Santa Catalina, en el territorio español que entonces era llamado La Vera o Mbiazá — actualmente es parte del estado brasileño de Santa Catarina— y que correspondía a la gobernación del Paraguay.

Desde dicha isla arrancó en un viaje por tierra, a lo largo de casi cinco meses, con el propósito de llegar a la entonces villa y fuerte de Asunción del Paraguay, sede de la gobernación del Río de la Plata. Guiado por

indígenas tupís-guaraníes cruzó con su expedición la selva paranaense. Fue el primer europeo que descubrió y describió las cataratas del Iguazú: «el río da un salto por unas peñas abajo muy altas, y da el agua en lo bajo de la tierra tan grande golpe que de muy lejos se oye; y la espuma del agua, como cae con tanta fuerza, sube en alto dos lanzas y más».

Al llegar a Asunción pronto entró en conflicto con los capitanes y colonos españoles allí establecidos, quienes, alentados por Domingo Martínez de Irala, rechazaban la autoridad del gobernador y sus proyectos de organizar la colonización del territorio olvidándose de perseguir los quiméricos tesoros de los que

hablaban los mitos indígenas. Finalmente ocuparía el cargo de gobernador el 11 de marzo de 1542.



Placa recordatoria del descubrimiento de las cataratas del Iguazú por Álvor Núñez Cabeza de Vaca

Su propósito de erradicar la anarquía y domeñar a los insurgentes provocó que los descontentos se sublevaran en 1544 y enviaron a Cabeza de Vaca a España acusado de abusos de poder en la represión de los disidentes, así como el incendio de Asunción en el año anterior. En realidad, por haber exigido el cumplimiento de las Leyes de Indias, las que protegían a los indígenas de los abusos de los conquistadores, entre otras medidas poco políticas. El Consejo de Indias

lo desterró a Orán en 1545. Pena que, quizá, no llegó a cumplir pues Cabeza de Vaca recurrió la sentencia y siguió peleando hasta el final de su vida con el propósito de ver restablecido su honor, ya no su hacienda.

Aunque los últimos años de su vida son una incógnita quizá, por los documentos encontrados por algunos historiadores cuyas obras se reflejan en la bibliografía, murió en Sevilla el 27 de mayo en 1559. Es improbable, como han afirmado otros, que tuviera algún cargo de relevancia en sus últimos años. Aunque no consta, pudo haber tomado los hábitos y acabar sus días entre el silencio de un monasterio.

En Palabras del Inca Garcilaso: "Murió en Valladolid, apelando al Consejo de Indias, con el propósito de ver restablecido su honor y sus bienes que le fueron confiscados cuando fue apresado en Asunción".

En la capilla del Convento de Santa Isabel, en la Calle Encarnación de Valladolid, se conserva la lápida que guardó los restos de este conquistador.

Exploraciones británicas

Henry Hudson por John Collier, 1881. Las exploraciones inglesas fueron escasas y generalmente trágicas.

En palabras de Michael Alpert Inglaterra «había jugado un papel secundario» en las exploraciones y descubrimientos. Según el mismo autor, Inglaterra tenía un gran problema con el creciente poder español en el Continente y con la pacificación de su primera colonia, Irlanda también católica y por tanto primitiva para los ingleses (Alpert, 2007, p. 50-52). Estos dos focos de atención

acapararon la mayor parte de los recursos disponibles por la

Corona, quien realizó muy pocas misiones por el Atlántico hasta lograr algunas décadas de paz en el siglo XVII,



por lo tanto, cuando la Era de los descubrimientos tocaba a su fin.

Uno de los pocos exploradores ingleses de aquella época fue Martin Frobisher quien realizó una ruta por el Ártico en busca de un paso para fondear en Asia. De aquella misión traería dos indígenas que fueron retratados después por John White (Alpert, 2007, p. 50). Pese a ello, los anglosajones británica enfatizan que dichos indígenas lo hicieron de forma voluntaria, muy al contrario que Jacques Cartier. (Cartier, Biggar y Cook, 1993, p. 35).

En 1584 expidió una patente de colonización y exploración a Walter Raleigh y poco después este tomó posesión de un territorio en América del Norte al que llamó Virginia, en honor de la reina Isabel I que por permanecer soltera era una reina virgen. Al año siguiente 108 ingleses desembarcaron en Roanoke para fundar una colonia, pero la dureza de la vida obligó a regresar a los supervivientes. Dos años después, en 1587, John White volvió a intentarlo con 117 colonos en la Colonia de Roanoke y alumbró el primer nacimiento de una

colona: Virginia Dare, su nieta. John regresó a Inglaterra para recaudar fondos y cuando logró volver en 1590 toda la colonia había desaparecido, incluida su hija y nieta (Alpert, 2007, p. 51).

Un final similar cosechó Henry Hudson (1565-1611), que exploró un río y una bahía que actualmente llevan su nombre.²⁹ Así mismo en 1611 planificó una ruta para profundizar en los descubrimientos de Frobisher por el cabo Norte, el mar Blanco y el océano Ártico (Butts, 2009, p. 62). Su muerte, cuando él quizá contaba 37 años, truco una posible carrera como explorador y su viaje final ha quedado como una gesta casi mítica en obras como la del pintor John Collier o el escritor Edward Butts (2009, p. 11-12).



Henry Hudson

Henry Hudson (n. 1565 en Londres - m. 1611¹), fue un navegante y explorador inglés, famoso por haber realizado cuatro importantes viajes de exploración al Ártico. En 1607 hizo su primer viaje para la Compañía de Moscovia y alcanzó las costas de Groenlandia y las Svalbard, y quizá descubrió la isla de Jan Mayen. El año siguiente, para la misma compañía, buscó el paso a la India, esta vez navegando a través de las islas de Nueva Zembla, por el mar de Barents pero fracasó. A su regreso, la Compañía de Moscovia

desistió de seguir buscando el paso del Noroeste.

La Compañía Holandesa de las Indias Orientales siguió confiando en encontrarlo y le encomendaron su tercer viaje del año 1609, con el *Half Moon* y una tripulación de dieciocho o veinte hombres. Nuevamente empezó la búsqueda del paso en Nueva Zembla, intentando abrirse camino a través del hielo, pero debido al frío intensísimo y a las extremas condiciones meteorológicas, la tripulación empezó a inquietarse y Hudson propuso un plan diferente. Pusieron rumbo suroeste a través de Nueva Escocia y bajaron por la costa de Norteamérica, en la certeza de que los océanos Atlántico y Pacífico solamente estaban separados por un estrecho istmo.

En septiembre de 1609 llegó a la bahía de Nueva York, y durante los siguientes meses exploró el río Hudson, remontando 240 kilómetros desde su desembocadura hasta el lugar en donde actualmente se levanta la ciudad de Albany. Antes de terminar el año, Hudson y sus hombres regresaron a Inglaterra, siendo retenidos por el gobierno inglés. Hudson recibió la orden de trabajar a partir de entonces sólo para su país de origen.

En 1610, Hudson partió en el último de sus viajes patrocinado por una recién creada compañía de caballeros ingleses a bordo del *Discovery* en búsqueda del paso del Noroeste. A mediados del año había atravesado el estrecho de Hudson y alcanzado la bahía de Hudson, donde pasó tres meses explorando las islas y costas orientales. En la creencia de que se encontraba en el Pacífico, navegó rumbo sur hasta la bahía de James. En noviembre el barco estaba atrapado en el hielo, por lo que después de pasar un duro invierno a causa del frío y la escasez de alimentos, la discordia se generalizó entre la tripulación, acabando con un motín en junio de 1611. Hudson, su hijo y otros siete tripulantes fueron abandonados a su suerte en un pequeño bote abierto y nunca más se supo de ellos. Los pocos amotinados que consiguieron sobrevivir pudieron llegar a Inglaterra donde fueron encarcelados, aunque ninguno fue condenado.

La expedición a las Svalbard de 1607

En 1607, la Compañía de Moscovia del Reino de Inglaterra contrató a Hudson para encontrar el paso del Noreste hacia Asia a través del océano Ártico y llegar al Pacífico. Se pensaba en esa época que, debido a que los rayos del sol en las latitudes del norte duraban tres meses en el verano, derretirían el hielo y un barco podría viajar a través de la cima del mundo hasta llegar a las islas de las Especias. Los ingleses competían con los holandeses por encontrar esas posibles rutas del paso del Noreste.

Hudson se embarcó en el *Hopewell* el 1 de mayo, una embarcación de 80 toneladas con una tripulación de diez hombres y un niño.² Llegaron a la costa oriental de Groenlandia el 13 de junio, costearo hasta el día 22. Aquí nombraron un promontorio como *Young's Cape* [cabo de los Jóvenes], «un monte muy alto, como un castillo de ronda» ["very high mount, like a round castle"] cerca del *Mount of God's Mercy* [monte de la Misericordia de Dios], y tomaron tierra a los 73°N en *Hold-with-Hope* [Seguir-con-Esperanza]. El día 27 avistaron «Newland» (es decir, la isla de Spitsbergen), cerca de la boca de la gran bahía de Hudson (que más tarde será llamada simplemente *Great Indraught*, Isfjorden). El 13 de julio, Hudson y su tripulación pensaron que habían navegado hasta alcanzar los 80°23'N,³ pero lo más probable es que sólo llegasen a los 79°23'N. El día siguiente entraron en lo que Hudson más tarde llamó *Whales Bay* [bahía Ballenas] (Krossfjorden y Kongsfjorden), nombrando su extremo noroccidental como cabo Collins (Kapp Mitra) en honor a su contramaestre, William Collins. Siguieron navegando hacia el norte los dos días siguientes. El día 16 llegaron a *Hakluyt's Headland* [Cabeceras de Hakluyt]

(que Thomas Edge reclamó que Hudson había nombrado en este viaje) en los 79°49'N, pensando que veían la tierra continuar hasta los 82°N cuando en realidad se escalona hacia el este (y cuando el punto más al norte de las islas Svalbard está a 80°49' N). El hielo que se agolpaba a lo largo de la costa norte les obligó a regresar al sur. Hudson quería hacer su regreso «por el norte de Groenlandia a través del estrecho de Davis, y así hasta el Reino de Inglaterra»⁴ pero las condiciones del hielo lo hicieron imposible. La expedición regresó a Tilberry Hope, en el Támesis, el 15 de septiembre.

Según Thomas Edge, «William [sic] Hudson» descubrió en 1608 una isla en los 71°N y la llamó *Hudson's Touches* (o Tutches).⁵ Sin embargo, sólo podría haber llegado allí en 1607 (si hubiera hecho un desvío ilógico) y no hizo mención de ello en su diario.⁶ Tampoco hay ninguna prueba cartográfica de este supuesto descubrimiento.⁷ También Jonas Poole y Robert Fotherby estaban en posesión del diario de Hudson, mientras buscaban su elusivo *Hold-with-Hope* (en la costa este de Groenlandia) en 1611 y 1615, respectivamente, pero ninguno de ellos tenía conocimiento de su presunto descubrimiento (posterior) de Jan Mayen, arrojando más dudas sobre quien descubrió la isla. Fotherby encontró Jan Mayen pensando que era un «nuevo» descubrimiento y la denominó como isla de Sir Thomas Smith (*Sir Thomas Smith's Island*).⁸

También ha sido reclamado por muchos autores⁹ que el avistamiento por Hudson durante este viaje de gran cantidad de ballenas en aguas de las Svalbard fue lo que llevó a enviar a varios países expediciones para la caza de ballenas en las islas. Si bien, efectivamente, parece haber visto muchas ballenas, no fue su informe lo que llevó a esa explotación comercial, sino el de Jonas Poole en 1610 el que condujo al establecimiento de los balleneros ingleses y el exitoso viaje de Nicolás Woodcock, en 1612, el que llevó a holandeses, franceses y españoles a la caza de ballenas.¹⁰

Las expediciones de 1608 y 1609



Réplica de la *Halve Maen*, la nave del tercero de los viajes de Henry Hudson (a escala mitad).

En 1608, para la misma compañía y con el mismo barco, Hudson hizo un segundo intento de encontrar el paso esta vez tratando de bordear la parte septentrional de Rusia. Bordeó el capo Norte y navegó por el mar de Barents hasta Nueva Zembla, donde el hielo le obligó a regresar. A su regreso, la Compañía de Moscovia desistió de seguir sufragando más expediciones en la búsqueda del paso que consideraban impracticable.

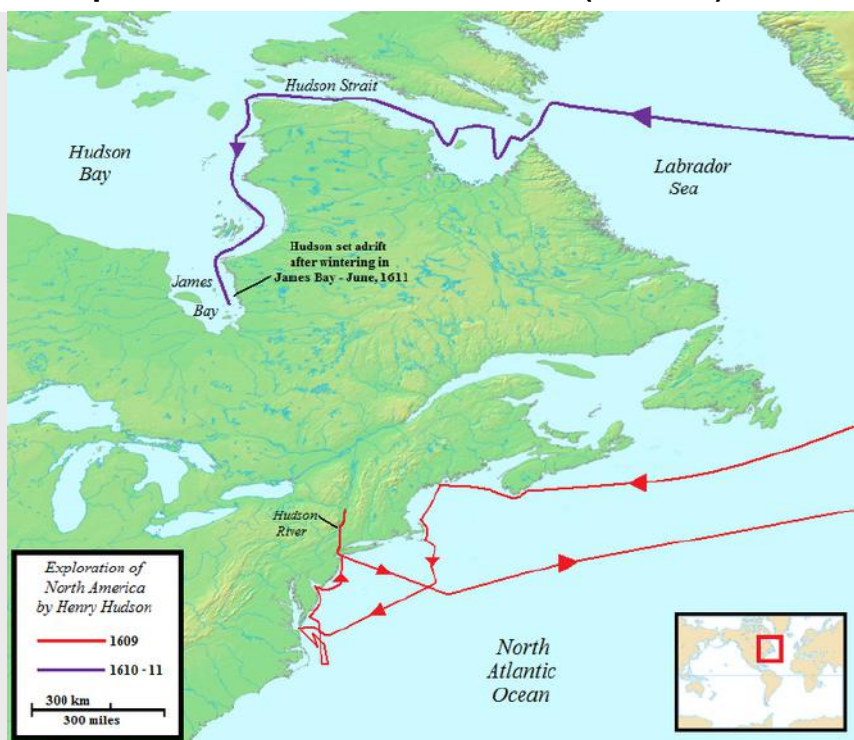
Sin embargo, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales aún confiaba en encontrar ese pasaje por el este hasta Asia. En 1609, Hudson fue elegido para liderar otra expedición: se le

encomendó navegar por el océano Ártico rodeando el norte de Rusia hasta llegar al Lejano Oriente. Hudson partió en el *Half Moon* [Media luna], una nave de solo 73 toneladas con una tripulación, de dieciocho o veinte hombres, de neerlandeses e ingleses (incluido un antiguo camarada, el cascarrabias Juet Robert). Zarparon de la isla de Texel, en la costa neerlandesa del mar del Norte, y tras alcanzar el cabo Norte, en Noruega, a la vista del hielo polar la tripulación se negó a ir más lejos y no pudo completar el itinerario previsto. Hudson convenció a la tripulación para intentar encontrar el paso hacia China a través de América del Norte y se encaminó en dirección oeste. (Hudson había oído hablar de esa posibilidad a John Smith, que le habían transmitido los americanos nativos, probablemente refiriéndose a lo que se conoce hoy como los Grandes Lagos.)

El 6 de septiembre de 1609 ya habían alcanzado la costa norteamericana cuando, John Colman, un miembro de su tripulación, fue asesinado por los nativos americanos con una flecha que le alcanzó en el cuello.¹¹ El 11 de septiembre de 1609 navegaban en lo que hoy es la ciudad de Nueva York.¹² Al día siguiente, Hudson comenzó a remontar lo que hoy es conocido como el río Hudson¹³ (aunque el primer europeo que había visto el río había sido en 1524 Giovanni da Verrazano, al servicio de Francisco I de Francia).

En el camino, Hudson negoció con varias tribus nativas, obteniendo conchas, perlas y pieles. Su viaje fue la base para las reclamaciones neerlandesas sobre la región y el comercio de pieles, reclamaciones que no prosperaron. Nueva Ámsterdam, en Manhattan, se convirtió en la capital de Nueva Holanda en 1625. En su viaje de regreso a Ámsterdam, Hudson se detuvo en el puerto de Dartmouth (ahora en Nueva Escocia, Canadá), perteneciente al Reino de Inglaterra y recibió una orden del Consejo Privado que le prohibía volver a los Países Bajos y volver a servir a una potencia extranjera. Fue retenido por las autoridades e intentaron acceder al registro del viaje. Hudson se las arregló para pasar el registro al embajador holandés en el Reino de Inglaterra, que lo envió, junto con su informe, a Ámsterdam.¹⁴

La expedición a la bahía de Hudson (1610-11)



Mapa de viajes de Hudson en América del Norte.

La prohibición no le importó mucho ya que encontró un empleo inmediato con sus propios compatriotas. Su último viaje, aunque sin éxito, había reavivado las esperanzas de encontrar el pasaje real a la China en otros lugares. Sir Thomas Smith —agregado y primer gobernador de la Compañía Británica de las Indias Orientales (*British East India Company*) y tesorero de la Compañía

de Virginia (*Virginia Company*)—, Sir Dudley Digges —un joven rico interesado en las

exploraciones— y John Wolstenholme —un famoso promotor de expediciones de Yorkshire y después sir— en asociación con un número de comerciantes decidieron financiar una nueva expedición y eligieron a Hudson para comandarla. Iban a dirigir su búsqueda hacia el estrecho de Davis, una región que, con el nebuloso estrecho de Anián en mente, consideraban que ofrecía las mejores perspectivas de éxito.



Réplica del *Discovery*, la nave del cuarto de los viajes de Henry Hudson, construida para conmemorar los 400 años del desembarco en Jamestown.

En 1610, Hudson partió en su nuevo barco, el *Discovery*, un pequeño barco de 12 m de eslora y unas 20 toneladas y con la tripulación más numerosa y variada que había dirigido hasta entonces. Le

acompañaba de nuevo Juet como piloto —en lo que algunos autores ven como un signo de debilidad de Hudson, que ya había experimentado su difícil carácter— y también Robert Bylot, un navegante de primera clase y como demostraría, un hombre impasible pero de gran coraje. Acompañaban la expedición cuatro hombres de tierra: Edward Wilson, cirujano (no debe confundirse con William Wilson, posteriormente ascendido a contramaestre y el principal conspirador); Abacuk Pricket, un hombre al servicio de Sir Dudley Digges; Thomas Wydowse (o Woodhouse), un matemático, que también debía a Digges su presencia; y Henry Greene (sin el conocimiento de los propietarios) un joven disoluto, repudiado por su buena familia de Kent, con quien Hudson había hecho amistad y al que embarco para procurarle el salario de un marino. Greene era un hombre de cierta educación y Hudson, que era un ingenuo salvo en las relaciones puramente profesionales, puede haber creído que había encontrado en él el equivalente de John Janes, el amigo de John Davis y cronista pintoresco de sus viajes.

El *Discovery* zarpó de Londres el 17 de abril de 1610 y realizó un cómodo viaje hasta Islandia, donde llegaron el 11 de mayo fondeando en una bahía mientras descansaba la tripulación y esperaban que los campos de hielo hacia el oeste se dispersasen. Allí se produjeron los primeros problemas ya que Greene, que era arrogante y de gran fuerza física, se peleó con Edward Wilson y lo golpeó tan severamente que Wee tuvo que ser atendido por el cirujano. Hudson amparó a su favorito y hizo recaer la culpa en Wilson, cosa que la tripulación no compartía. Se hicieron de nuevo al mar cuando Juet, borracho, que como el cirujano detestaba al joven advenedizo, declaró abiertamente que Hudson llevaba a Greene para actuar como espía de los oficiales y soldados. El capitán, al oír esto, montó en cólera y con dificultad le disuadieron de que no diese la vuelta a Islandia y enviase de regreso al viejo piloto con la flota pesquera. Este fue un preludio indigno y desalentador para una temporada de penurias que sólo el más alto grado de subordinación y de armonía podrían hacer tolerable. Siguieron rumbo oeste y el 4 de junio alcanzaron la costa sur de Groenlandia, que bordearon por su extremo sur. El 25 de junio, la expedición alcanzó la isla de la Buena Fortuna (más tarde, isla Resolución), que marca el inicio del estrecho de Davis, en la mano derecha, y del estrecho de Hudson, a la izquierda, en el extremo norte de la península del Labrador.

(El estrecho de Hudson no fue descubierto por Hudson, sino que hay constancia de varios navegantes anteriores por sus aguas, como la de Sir Martin Frobisher en su tercer viaje a Meta Incógnita (1578), que entró por error en sus aguas y afirmó, haber navegado en ellas 60 leguas. Pilotos más experimentados como Davis (en 1587) y el capitán Waymouth (en 1602) intentaron franquear el paso del estrecho pero no lo consiguieron. En 1606 John Knight se había acercado a la entrada del estrecho falleciendo misteriosamente en la costa de Labrador.)

La emoción era muy alta debido a la expectativa de que el buque podría haber encontrado por fin el Paso del Noroeste a través del continente. Según un ambiguo comentario de Pricket la intención del capitán era continuar hacia el norte hasta el estrecho de Davis —de conformidad con su creencia en el mar polar abierto, un mar libre de hielo en las altitudes altas— cuando la nave fue atrapada en la marea y arrojada al sur de la isla Resolución, con el hielo obstruyendo las aguas del estrecho de Hudson. Una vez dentro, Hudson no se atrevió a dar marcha atrás, con su tripulación asustada y dividida y que podría haber insistido en abandonar por completo una empresa tan peligrosa. Con la nave maltratada por el hielo y yendo hacia atrás y adelante por la carrera de la marea en aguas desconocidas y, como se temían, sembradas de arrecifes, los hombres enfermaron de miedo y hasta el propio Hudson, como le confesó más tarde a Pricket, estaba casi intimidado.

Cuando estaban ya cerca de la isla Akpatok la tripulación se amotinó instigada por Juet y clamaron para que el barco fuera comandado por el carpintero, Philip Staffe; el resto se mantuvo leal a su capitán, que con una mezcla de reprensión y súplica redujo a los seguidores rebeldes a la obediencia. Como piloto cuidadoso, Hudson no perdió la oportunidad de fijar puntos de referencia en ambos lados del estrecho, y después de un viaje tortuoso de seis semanas siguiendo la costa sur del estrecho, pasaron entre el cabo Wolstenholme, en la parte continental de Quebec, y la isla Digges (nombre otorgado en honor de uno de los patronos de la travesía) entrando en aguas de la bahía de Hudson el 2 de agosto. Hudson pasó los meses siguientes cartografiando y explorando sus costas orientales. En la creencia de que se encontraba ya en el Pacífico, Hudson navegó rumbo sur hasta la bahía de James. Eufóricos por lo que creían una hazaña, les costó aceptar el fracaso y Hudson perdió varias semanas en la búsqueda de una salida al sur. Ante la evidencia y la llegada del invierno, Hudson se refugió en el ángulo sureste de la bahía, probablemente en la desembocadura del río Rupert. En noviembre el *Discovery* quedó aprisionado en el hielo, y la tripulación se trasladó a tierra para pasar el invierno.

Motín

"El último viaje de Henry Hudson". Pintura de John Collier que muestra a Henry Hudson, a su hijo John y a un miembro de su tripulación abandonados en un bote a la deriva tras el motín.

Pasaron un invierno con muchas disputas entre los miembros de la tripulación, con cortas raciones, que complementaban con perdices navales y otras aves, e incluso apareció el escorbuto. Fueron visitados por un nativo y Hudson, cuando comenzó el deshielo, buscó y encontró el asentamiento nativo para obtener carne, pero se



negaron a comerciar con él y les alejaron prendiendo fuego al bosque. Cuando en la primavera despejó el hielo, Hudson quería explorar el resto de la zona, pero después de pasar un duro invierno a causa del frío y la escasez de alimentos, la discordia se generalizó entre la tripulación y comenzaron el viaje de regreso el 12 de junio de 1611. Hudson racionó los víveres hasta que pudieron llegar a isla de Digges, donde había abundante caza de aves.

En la noche del 23 de junio parte de la tripulación se amotinó. Según los testimonios de los amotinados supervivientes, Hudson, su hijo adolescente, John, y ocho tripulantes —tanto enfermos y débiles, como leales a Hudson— fueron abandonados a la deriva a su suerte en un pequeño bote abierto. Según el diario de Abacuk Pricket, a los naufragos se les proporcionó pólvora y municiones, algunas lanzas, una olla de hierro, algunos víveres, y otros artículos diversos, así como prendas de vestir. Sin embargo Prickett y los otros amotinados sabían que serían juzgados por ello en Inglaterra. La pequeña barca siguió a la altura del *Discovery* durante algún tiempo, pero al final el barco desplegó las velas y abandonaron el bote. Hudson nunca fue visto de nuevo y su destino no es conocido. Sin embargo, al regreso surgieron muchas especulaciones sobre si la tripulación había asesinado a Hudson.¹

Bylot se hizo cargo como piloto de la embarcación y logró llevarla de vuelta a isla Digges, un logro considerable teniendo en cuenta que en el viaje de ida habían seguido un curso muy tortuoso y cambiante. En la isla, una partida desarmada fue a tierra con la intención de reunirse con unos inuits a los que habían visto desde el barco. Los inuits les enfrentaron y murieron Wilson y otro tripulante, y solo la valentía de Greene que protegió la retirada de sus compañeros salvo al resto. Se aprovisionaron con la caza de aves y emprendieron el regreso. Juet falleció en el viaje y el resto llegó casi a la inanición. Sólo ocho de los trece miembros de la tripulación amotinada sobrevivieron, gracias a la habilidad, coraje y paciencia del piloto Bylot. Aunque fueron detenidos, ninguno fue castigado por el motín y la muerte de Hudson (presumiblemente como resultado).

Aunque los ocho hombres sufrieron un período de detención, y el Alto Tribunal del Almirantazgo celebró consultas durante varios años, no hay constancia de un proceso judicial hasta 1618 cuando Pricket (que mientras tanto había tomado parte en la expedición de Button a la bahía de Hudson), Edward Wilson, y dos de sus antiguos camaradas fueron sometidos a una forma de juicio ante el Tribunal del Almirantazgo. En vista del tiempo transcurrido y las circunstancias atenuantes, las autoridades, evidentemente, quisieron cerrar el caso con una absolución. Los cuatro fueron acusados, no por el cargo ineludible de motín, sino por asesinato, y no había sido asesinato dejar a marinos experimentados a la deriva cerca de una orilla en una tierra ni totalmente inhóspita ni deshabitada. Los cuatro fueron absueltos. Una teoría sostiene que eran considerados valiosos como fuentes de información, después de haber viajado al Nuevo Mundo.¹⁵

Bylot logró el indulto por su hazaña y en 1612, regresó a la bahía de Hudson, esta vez con sir Thomas Button (en un viaje en el que también iba Pricket). Llegaron a la desembocadura del río Nelson, donde pasaron el invierno. En la primavera de 1613 continuaron al norte, llegando a una latitud de 65°N, antes de regresar a Inglaterra.

Legado

Jacques Cartier (Saint-Malo, Bretaña, 1491 - Saint-Malo, 1 de septiembre de 1557¹) fue un navegante y explorador francés que realizó tres viajes a América del Norte al servicio de la corona francesa, que le convirtieron en el primer explorador de esa nacionalidad en el Nuevo Mundo. Fue el primer explorador del golfo de San Lorenzo (1534), el descubridor del homónimo río San Lorenzo (1535) y también comandante de la colonia de Charlesbourg-Royal (1541–42). Los mapas que realizó² permitieron que el golfo y el río San Lorenzo apareciesen por vez primera en las representaciones cartográficas del mundo. Cartier, en sus *Relations* (relatos o testimonios), fue el primer europeo, después del portugués Pedro Reinel (1504), en describir y nombrar esas aguas, sus orillas y visitar el territorio que él llamó, también por vez primera, Canadá.



Biografía

No se conocen muchos detalles acerca de sus primeros años de vida. Hijo de Jamet Cartier y Jesselin Jansart, de la parroquia de San Vicente de Saint-Malo.⁵ Se casó el 2 de mayo de 1520 con Catherine, hija de Jacques des Granches, condestable de Saint-Malo,⁶ un matrimonio que mejoró notablemente su condición social.

Algunos historiadores sostienen que es posible que llegara a la isla de Terranova durante alguna campaña de pescaantes de 1532, ya que la zona era conocida por los pescadores vascos y bretones. Otros también sugieren que podría haber participado en un viaje de exploración de la costa de Brasil de la flota normanda, con pabellón de Dieppe, teniendo en cuenta:

- de una parte, las frecuentes comparaciones que Cartier, en sus libros de viajes, hizo entre los amerindios de Nueva Francia y los de Brasil, así como por su conocimiento del portugués, ya que cuando se retiró en varias ocasiones sirvió de intérprete en lengua portuguesa;
- de otra, la historia de la ciudad de Dieppe, que relata la navegación no sólo del capitán Jean Cousin, sino también de otros dos capitanes, Thomas Aubert y Jean

Vérasse

n, que se embarcó en Dieppe en 1508 y reconoció el San Lorenzo al que dio su nombre.⁷

En 1532 —el año en el que el Ducado de Bretaña fue formalmente unido a Francia por el Edicto de la Unión— cuando estalló una guerra entre la corona de Portugal y los armadores normandos a lo largo de Brasil, Cartier fue presentado al rey Francisco I por Jean Le Veneur, obispo de Saint-Malo y abad del Mont-Saint-Michel, enManoir de Brion. Le Veneur evoca los viajes que Cartier ya había hecho «en Brésil et en Terre-Neuve» (en Brasil y Terranova) como prueba de la capacidad de Cartier «de conduire des navires à la découverte de terres nouvelles dans le nouveau monde» [«llevar los barcos al descubrimiento de nuevas tierras en el Nuevo Mundo»].⁸

El rey había invitado en 1524 (aunque no formalmente encargado) al explorador florentino Giovanni da Verrazzano a dirigir una expedición a la costa oriental de América del Norte en nombre de Francia. (También se cree que Cartier podría haber acompañado a Verrazzano en esa expedición, que exploró la costa desdeCarolina del Sur hasta Nueva Escocia e islas como la de Terranova.)

Primer viaje (1534)

En 1534, el rey le encomendó el mando de una expedición con la esperanza de descubrir un Paso del Noroeste a los ricos mercados de Asia. Según el encargo, iba a «descubrir ciertas islas y tierras en donde se dice que se encuentran gran cantidad de oro y otros objetos preciosos». Partió el 20 de abril de Saint-Malo, comandando una flota de solo dos barcos y 61 hombres y le llevó veinte días cruzar el océano.

Réplica en Tour Solidor (Saint-Malo) de la cruz erigida por Cartier en Gaspé el 24 de julio de 1534.



El 10 de mayo arribó a las costas de Terranova en Bonavista y fondeó en el puerto de Santa Catalina. Bordeó la isla en dirección norte y durante una parada en la «isla de las Aves» (ahora isla Funk), su tripulación sacrificó en torno a 1 000 aves, la mayoría de ellas de la especie alca gigante (ahora extinta), ahumando entre cinco y seis toneladas de carne. Siguió hacia el norte y encontró el estrecho de Belle Isle, por el que se internó en dirección suroeste accediendo al interior del golfo de San Lorenzo. Costeó la isla de Terranova por su vertiente occidental, descubriendo el archipiélago de las islas de la Magdalena. Siguió luego en dirección sureste hasta llegar a la isla del Príncipe Eduardo y luego bordeó la costa oriental de la península de Gaspesia. Cartier tuvo el primero de dos encuentros con los pueblos aborígenes de Canadá en el lado norte de la bahía des Chaleur, seguramente con micmacs, unos breves encuentros en los que realizaron algún intercambio comercial.



Mapa de la ruta del primer viaje de Jacques Cartier.

Su tercer encuentro tuvo lugar en las costas de la bahía de Gaspé con un grupo de iroqueses de San Lorenzo, donde el viernes 24 de julio plantó una cruz de 10 metros con las palabras «Viva el rey de Francia» y tomó posesión del territorio en nombre del rey. El cambio en su estado de ánimo era una clara indicación de que los iroqueses entendieron las acciones de Cartier. Se ganó con sus regalos a los dos hijos del jefe Donnacona, Domagaya y Taignoagny, y los retuvo contra su voluntad en el barco.⁹ Cartier escribió que por ellos le dio a la región donde fueron

capturados el nombre de «Honguedo». El jefe de los nativos, a disgusto, llegó a un acuerdo en que podría llevar a sus hijos como rehenes, con la condición de que regresasen con productos europeos para el comercio.¹⁰

Cartier partió y tras rodear casi completamente la isla de Anticosti, a la que bautizó como isla *Assomption* (Asunción), siguió cabotando por la costa septentrional del golfo de San Lorenzo en dirección noreste. Alcanzó nuevamente el estrecho de Belle Isle y ya en el océano, emprendió el camino de regreso a Francia, llegando a Saint-Malo el 5 de septiembre de 1534, después de una contratravesía de 21 días, seguro de que había llegado a la costa asiática.

El segundo viaje (1535-36)



Mapa de la ruta del segundo viaje de Jacques Cartier.

El segundo viaje tuvo lugar en 1535-36. La expedición constaba de 110 hombres y tres navíos: *La Grande Hermine* (120 toneladas), la nave en la que iba Cartier; *La Petite Hermine* (60 toneladas), al mando de su cuñado Macé Jalobert; y la *Emerillon* (40 toneladas), a cargo de Guillaume, el bretón. Se previeron quince meses de víveres. Los dos nativos del primer viaje iban de vuelta, hablando ambos ya el francés.

Partieron el 19 de mayo y volvieron a realizar la misma travesía del primer viaje, aunque desde el inicio los barcos fueron separados por las tormentas. Arribaron a la isla de los Pájaros y de nuevo se internaron por el estrecho de Belle Isle, esta vez bordeando la costa septentrional y cruzando el estrecho de Jacques Cartier, entre la isla de Anticosti y el continente. En Anacosti (en ese momento consagrada a San Lorenzo) los tres barcos se reunieron de nuevo y, gracias a los consejos de los dos nativos, lograron navegar remontando el estuario del San Lorenzo y luego el curso del río San Lorenzo, descubriendo que se trataba de un río al comprobar que el agua era dulce. El 7 de septiembre llegaron frente a la aldea iroquesa de Stadacona. Allí volvió a reunirse Cartier con el jefe Donnacona, que trató de disuadir a los franceses de seguir remontando el río, ya que quería conservar el monopolio del comercio fluvial. Cartier no aceptó, liberó a sus dos hijos y decidió seguir sin guías ni intérpretes.

Cartier dejó los dos barcos grandes y parte de la expedición en un puerto natural en el río. Siguió remontándolo con cuarenta hombres a bordo de la *Emerillon* y dos chalupas. El caudal del río pronto le impidió proseguir más allá del lago Saint-Pierre. Cartier alcanzó el 2 de octubre de 1535, a unos 200 km río arriba de Stadacona, un gran pueblo roblox, Hochelaga, localizado a los pies del mont Royal, que será el emplazamiento de la futura ciudad de Montreal. Hochelaga era mucho más impresionante que el pequeño y miserable pueblo de Stadacona, y más de 1000 iroqueses se acercaron a la orilla para saludar a los franceses. La población estaba rodeada por una triple empalizada circular de madera, tenía una sola puerta de acceso y contaba con unas cincuenta casas comunitarias. El sitio de su llegada ha sido identificado con total confianza como el comienzo de Sainte-Marie Sault, donde está el puente que lleva su nombre. La expedición no pudo seguir adelante, ya que el río estaba bloqueado por una zona de rápidos. Tan seguro estaba Cartier de que el río era el Paso del Noroeste y que los rápidos eran todo lo que le impedía seguir navegando y llegar a China, que los bautizó con el nombre que los rápidos (y la ciudad que con el tiempo creció cerca de ellos) aún conservan: los rápidos de Lachine (y la ciudad de Lachine, Quebec).

El jefe de la aldea afirmaba que era posible seguir remontando el río hacia el oeste durante tres lunas, y desde el río de los Utawe dirigirse hacia el norte y penetrar en una zona en la que había plata en abundancia (seguramente se trataba de México). Después de pasar dos días en el pueblo de Hochelaga, Cartier volvió a Stadacona el 11 de octubre. No se sabe exactamente cuándo se decidió a pasar el invierno de 1535-36 allí, y que por entonces ya era demasiado tarde para volver a Francia. Cartier y sus hombres se prepararon para el invierno construyendo el fuerte Santa Cruz, levantando casas con dobles paredes rellenas de borra, haciendo acopio de leña y salando caza y pesca. Ese campamento será el origen de la ciudad de Quebec.



En este mapa español de la región del río San Lorenzo, dibujado hacia 1541, una leyenda situada frente a la "isla de Orlens" dice: "Aquí murieron muchos franceses de hambre"; posible alusión al segundo asentamiento de Cartier en 1535-1536.

Las relaciones con los iroqueses fueron buenas, a pesar de algunos desacuerdos sin importancia, que nunca llegaron a desembocar en actos violentos. Durante ese invierno, Cartier compiló una especie de diccionario geográfico que incluye varias páginas sobre las costumbres de los indígenas,

en particular, su hábito de usar sólo taparrabos y polainas, incluso en pleno invierno. Cartier descubrió las primeras cabelleras arrancadas en la casa de Donnacona, que pertenecían a los miembros de otra tribu rival, y también probó el tabaco. Los nativos recolectaban y secaban la hoja en verano y luego la reducían a polvo, un polvo que transportaban en pequeñas bolsas colgadas del cuello que luego lo fumaban. Los nativos lo consideraban muy provechoso para la salud y Cartier accedió a probarlo, pero tras la aspiración, casi muere asfixiado.

La llegada del invierno sorprendió a los barcos franceses en la desembocadura del río Santa Cruz (hoy río San Carlos, en la Roca de Quebec, bien preparados, con un rompehielos de madera por delante de ellos. Desde mediados de noviembre hasta mediados de abril de 1536, la flota francesa permaneció atrapada en el río helado. El hielo tenía más de una braza (1,8 m) de espesor en el río, y la nieve caída en tierra más de cuatro pies (1,2 m).

Los hombres enfermaron de escorbuto, primero los iroqueses y luego los franceses. En su diario, Cartier anota a mediados de febrero que «de los 110 que éramos, solamente diez estaban lo suficientemente bien como para ayudar a los demás, una cosa lamentable de ver». Cartier apunta que fallecieron más de cincuenta nativos, pero que algunos consiguieron curarse. Uno de los nativos que sobrevivieron fue Domagaya, el hijo del jefe, que había sido llevado a Francia el año anterior. Durante una visita amistosa a Domogaya, desde el fuerte francés, Cartier le preguntó cautamente, no fueran a saber de su debilidad, y se enteró de que una preparación de hojas de un árbol conocido como annedda (probablemente *Arbor vitae*) podía curar el escorbuto. Este remedio posiblemente salvó a la expedición de la destrucción permitiendo que 85 franceses sobreviviesen ese invierno.

En marzo llegó la gran migración de caribús y todo el poblado iroqués se puso en marcha para abatirlos, con lanzas, venablos y flechas. En la primavera, en abril, terminaron las cacerías y regresaron los iroqueses. Cartier empieza a temer de ellos y preparó la marcha. El 3 de mayo, izó con gran ceremonia una cruz en el fortín, de 35 pies de alto, con la inscripción: «Franciscus primus Dei gratia Francorum Rex regnat». De forma artera, capturó a Donnacona, sus dos hijos y otros siete iroqueses para que ellos, en persona, pudieran contar la historia de ese país más al norte, llamado el «reino de Saguenay», que decían estaba lleno de oro, rubíes y otros tesoros. Aprovechando el deshielo, el 6 de mayo puso rumbo a Francia, abandonando *La Petite Hermine*, para la que ya no tenían tripulantes. Después de un arduo viaje por el río San Lorenzo y el estuario, regresaron por el estrecho de Honguedo (dejando la isla de Anticosti al norte) y tras cruzar el golfo de San Lorenzo salieron al Atlántico por el estrecho de Cabot, dejando esta vez la isla de Terranova al norte. Siguieron y tras bautizar el archipiélago de San Pedro y Miquelón a su paso, y después de tres semanas de travesía por el Atlántico, Cartier y sus hombres arribaron a Saint-Malo el 15 de julio de 1536, finalizando su segundo viaje 14 meses después de la partida, el viaje más provechoso de todos los que realizaría Cartier y convencido de nuevo de que había explorado parte de la costa oriental de Asia.

El tercer viaje (1541-42)

Donnacona comprendió qué era lo que están buscando los franceses, oro, gemas, especias, y les describió lo que deseaban escuchar, el mitológico reino de Saguenay, y Francisco I, a pesar de sus preocupaciones militares por las disputas con Carlos I, se deja convencer para pertrechar una tercera expedición exploratoria, pero en ningún momento los franceses parecen decididos a establecer una colonia. Donnacona muere en Franciahacia 1539, al igual que otros iroqueses, otros se casaron y ninguno volverá a su tierra.

Sin embargo, Francisco I cambió de estrategia y el 17 de octubre de 1540 ordenó a Cartier que regresara a Canadá para iniciar un proyecto de colonización del que

Llegó el invierno sin la presencia de Roberval ni del resto de la expedición. Mientras tanto, Cartier fue acumulando lo que creía era mineral de oro y diamantes en sus negociaciones con los hurones, que aseguraban haberlo recogido en las proximidades. Dos de los buques fueron enviados a casa con algunos de estos minerales el 2 de septiembre, y una vez llegados, los expertos informaron de que habían traído solamente pirita y cuarzo, sin valor alguno. Su decepción dio origen a la expresión francesa de que es «falso como los diamantes del Canadá» («faux comme des diamants du Canada»).

Tras haber fijado tareas para todos, Cartier dejó el fuerte el 7 de septiembre y partió con un bote a la búsqueda del reino de Saguenay. Habiendo llegado otra vez a Hochelaga, el mal tiempo y los numerosos rápidos le impidieron continuar hasta el río Ottawa.

De vuelta a Charlesbourg-Royal, Cartier encontró que la situación era ominosa. Los iroqueses ya no hacían visitas amistosas y les vendían pescado y caza, sino que les rondaban de manera siniestra. No existen registros sobre el invierno de 1541-42 y la información debe obtenerse de los pocos detalles que contaron al regreso los marineros. Al parecer, los indígenas atacaron y mataron a unos 35 colonos franceses antes de que pudieran retirarse detrás de las fortificaciones. A pesar de que el escorbuto fue curado con el recurso natural (la infusión de "Thuja occidentalis"), *la impresión es de miseria general y Cartier siente la creciente convicción de que no había manos suficientes ni para proteger su base ni para ir de nuevo en busca del reino de Saguenay.*

Cartier decidió regresar a Francia a principios de junio de 1542, y en el viaje de vuelta encontró a Roberval y sus barcos a lo largo de la costa de Terranova, cuando Roberval dejaba Margarita de la Rocque. A pesar de la insistencia de Roberval de que lo acompañase de vuelta a Saguenay, Cartier desapareció al amparo de la oscuridad y siguió hacia Francia, convencido de que en sus buques había una gran cantidad de oro y diamantes. Llegó allí en octubre, en lo que resultó ser su último viaje. Mientras tanto, Roberval tomó el mando en Charlesbourg-Royal, pero la colonia fue abandonada en 1543, después de que las enfermedades, el mal tiempo y los nativos hostiles llevaran a los aspirantes a colonos a la desesperación.

El retiro

Jacques Cartier (grabado atribuido a Pierre-Louis Morin, hacia 1854.

Decepcionado, Cartier se retiró a su residencia de Limoilou, cerca de Saint-Malo, en donde alcanza la consideración de sabio al que se consultan muchas cosas y del que se utiliza su conocimiento del portugués. Murió a causa de la peste que golpeó la ciudad en 1557, probablemente a la edad de 65 o 66 años. Sus restos, reencontrados en 1944, descansan en la catedral de Saint-Malo.



Legado

Cartier, después de haber localizado la entrada al golfo de San Lorenzo en su primer viaje, abrió la vía navegable más grande para la penetración europea en América del Norte y realizó una estimación inteligente de los recursos de Canadá, tanto naturales como humanos, aunque con una exageración considerable de su riqueza mineral. Si bien algunas de sus acciones con los iroqueses en el río San Lorenzo fueron deshonrosas, intentó al tiempo establecer amistad con ellos y con los

otros pueblos indígenas que vivían a lo largo del río San Lorenzo, un preliminar indispensable para el asentamiento de Francia en sus tierras.

Cartier fue el primero en usar en documentos el nombre de Canadá para designar el territorio a orillas del río San Lorenzo. El nombre deriva de la palabra huron-iroquesa de «kanata», o aldea, que fue interpretado erróneamente como el término nativo de las tierras descubiertas.¹² Cartier usó el nombre para describir Stadacona, la tierra de los alrededores y el propio río. Y Cartier llamó «canadienses» (*Canadiens*) a los habitantes (iroqueses) que había visto allí. A partir de entonces el nombre de Canadá se utilizó para designar la pequeña colonia francesa en esas costas, y los colonos franceses fueron llamados canadienses hasta mediados del siglo XIX, cuando el nombre empezó a ser aplicado a las colonias leales en los Grandes Lagos y más tarde a toda la Norteamérica Británica. Cartier no es estrictamente el descubridor europeo de Canadá, como este país se entiende hoy, una vasta federación «a mari usque ad mare» (*de mar a mar*). Las partes orientales ya habían sido visitadas por los nórdicos, así como por pescadores vascos, gallegos y bretones, y quizás por los hermanos Corte-Real y por Juan Cabot (además, por supuesto, de los indígenas que primero habitaron el territorio). La contribución más importante de Cartier al descubrimiento de Canadá fue ser el primer europeo en penetrar en el continente, y, más precisamente, en la región oriental del interior a lo largo del río San Lorenzo. Sus exploraciones consolidaron las reclamaciones francesas del territorio que más tarde sería colonizado como la Nueva Francia, y su tercer viaje produjo el primer intento europeo documentado de asentamiento en América del Norte desde los de Lucas Vázquez de Ayllón, en 1526-27.

Los rápidos que parecían estar bloqueando el camino a China ("*La Chine*" en francés) son conocidos como los «Lachine Rapids» todavía hoy.

La capacitación profesional de Cartier es fácil de determinar. Teniendo en cuenta que Cartier realizó tres viajes de exploración en aguas peligrosas y desconocidas hasta entonces, sin perder un solo barco, y que entró y salió de unos 50 puertos desconocidos sin contratiempos graves, puede ser considerado uno de los navegantes más concienzudos de la época.

Cartier también fue uno de los primeros en reconocer formalmente que el Nuevo Mundo era una masa de tierra separada de Europa y Asia.

Un célebre explorador francés fue René Robert Cavelier de La Salle (1643-1687) el cual realizó incursiones en América del Norte, donde recorrió la región de los Grandes Lagos, después el río Misisipi, explorando los territorios situados entre la región de Quebec y la desembocadura del río Misisipi.

La primera circunnavegación francesa la llevó a cabo Louis Antoine de Bougainville (1729-1811), quien además exploró las Islas Malvinas, Tahití, Samoa, las islas Salomón y las Nuevas Hébridas.

Otro importante marino francés fue Jean-François de La Pérouse (1741-1788). Jean-François intentó continuar los trabajos de Bougainville y Cook en el Océano Pacífico. Exploró las Filipinas y Macao, y llegó al estrecho que lleva su nombre. Las últimas noticias suyas que llegaron a buen puerto procedieron de Nueva Holanda en 1788, y a partir de ahí desapareció sin dejar rastro. En 1826, se hallaron los restos de su expedición en Vanikovo, al norte de las Nuevas Hébridas.

Exploraciones neerlandesas

Imagen de la Isla de Pascua.

Antes de la exploración y colonización de la que sería Sudáfrica los Países Bajos ya realizaron varios viajes exploratorios. El primer neerlandés que consiguió circunnavegar el mundo fue el pirata Oliverio van Noort (1558-1627).³³ En 1596, Willem Barents (1550-1597) llegó al archipiélago de Svalbard y dio nombre al Mar de Barents. En 1616, los marinos Willem Schouten y Jacob Le Maire llegaron al Cabo de Hornos durante un viaje de exploración que realizaban a lo largo del Pacífico.



Abel Janszoon Tasman (1603-1659) fue un navegante que exploró a Tasmania, Nueva Zelanda y los archipiélagos de Tonga y Fiya.³⁶ Otro famoso explorador neerlandés, Jacob Roggeveen (1659-1729), arribó a la Isla de Pascua y algunas islas del archipiélago de Samoa.³⁷



Jan van Riebeeck desembarca en el sur de África en 1652.

La colonización del sur de África por los Países Bajos siguió unos fines parecidos a los portugueses, al necesitar bases de avituallamiento para sus singladuras hacia la India. Sin embargo, en este caso la colonización la llevó a cabo una empresa privada, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie* o VOC). Esta

empresa transportó a los primeros pobladores y organizó los primeros asentamientos.

En 1652 un pequeño grupo de colonos dirigidos por Jan van Riebeeck desembarca en el Cabo de Buena Esperanza. La misión de los europeos era fundar un asentamiento para plantar hortalizas y elaborar vino, todos ellos productos de gran efectividad contra el escorbuto sufrido por las tripulaciones de la VOC camino de Asia. Dicha colonia se llamaría primero Colonia de El Cabo y después Ciudad del Cabo (Ross, 2006, p. 22).

El clima mediterráneo que imperaba e impera en esa parte del Continente era mucho más saludable comparado con el de otras zonas de África, por tanto las enfermedades causaban muchos menos estragos entre los colonos. Al mismo tiempo, el territorio permitía el cultivo de diversas hortalizas, de la vid o la crianza de ganado bovino y ovino, además existían manadas de antílopes y otros grandes mamíferos para cazar. Por todo, la población descendiente de europeos, los afrikaners, se duplicaba con cada nueva generación (Ross, 2006, p. 27) y la población fue adentrándose en el interior paulatinamente. Ese siglo y medio de dominio neerlandés sería suficiente para imprimir un sello que perduraría en la futura Sudáfrica: el estar

habitada por blancos africanos descendientes de otros blancos africanos, lo que no serían los rhodesianos o los argelinos franco parlantes. Fue sólo siglo y medio porque las Guerras Napoleónicas en Europa y el apoyo de los Países Bajos a Napoleón llevó a la pérdida de la Colonia frente a los británicos.

La exploración rusa



El Imperio mongol en el siglo XIV, en un mapa de 1923. Los mongoles y sus sucesores geográficos, los tártaros, contuvieron al exploración rusa durante décadas.

Véanse también: *Conquista rusa de Siberia*, *Vías fluviales de Siberia* y *Exploradores de Rusia*.

Las exploraciones realizadas por los rusos realmente se restringen a Siberia, o más concretamente a la parte más oriental de Siberia, y Alaska. Bien es verdad que la palabra *Siberia* da nombre a una vasta región de la Tierra que va desde el frío ártico hasta el calor tropical, siguiendo la frase de Emil Lengyel (1943, p. 12).

La existencia de una inmensa masa continental más allá de los montes Urales hasta el Pacífico ya era conocida muchos siglos antes de la Era de los descubrimientos. Los mongoles y los tártaros provenían de partes de Siberia o sus estribaciones. Así mismo, los japoneses y los chinos habían explorado la costa de la región más oriental y de la península de Kamchatka, situada a pocas millas de las islas Kuriles. Por tanto, el tamaño y ubicación de la totalidad del territorio era conocida desde la Edad Media o incluso antes. Para los occidentales Siberia tampoco constituía ningún secreto porque Marco Polo había traído noticias de tierras al norte de las regiones que había recorrido. Pero debido a su gran tamaño gran parte de su interior permanecía desconocido.

Fue la derrota de los tártaros a manos de Iván III el Grande y el progresivo nacimiento de un estado ducal hacia 1478 lo que permitiría a los rusos despojarse de su condición de vasallos y posteriormente colonizar y explorar Siberia. Los sucesores de Ivan III continuaron sus políticas logrando cierta estabilidad para el reino (Anderson, 2007, p. 336 y siguientes) posibilitando su expansión. Sin embargo, los dirigentes rusos miraron hacia el Báltico y no a Crimea y Siberia, cosechando varias derrotas contra los ejércitos polaco y Sueco (Anderson, 2007, p. 339). No fue hasta bien entrado el siglo XVI cuando se realizaron misiones importantes al interior siberiano. Estas les fueron confiadas sobre todo a los cosacos (Lengyel, 1943, p. 46). Así tras muchas vicisitudes lo que quedaba del ejército mandado por Yerman Timofeievitch entró en Siberia en 1580 y negoció con el khan mongol la cesión de algunos territorios. Finalmente los ex convictos y ex delincuentes de Yerman lucharon contra el khan derrotándolo y consiguiendo para el Zar cierta sumisión de las distintas tribus y clanes que poblaban Siberia.

Los sucesivos gobernantes de Moscú siguieron aumentando su presencia con legisladores, funcionarios, cobradores de impuestos y convictos (Lengyel, 1943, p. 50). Además las vastas extensiones siberianas ofrecían a los súbditos de los zares cierta libertad y ausencia de señores a los que obedecer. La inmensa región no mostraba signos de poseer oro, plata o piedras preciosas, pero era muy rica en pieles y ya en 1586 un tercio de los ingresos de Rusia provenían

de las pieles siberianas (Lengyel, 1943, p. 56). Como se ha indicado, el avance ruso fue más bien una empresa colonizadora y no descubridora. Sería necesario esperar a Semjon Ivanov Deshnev para conseguir información de primera mano sobre territorios realmente desconocidos por los europeos. Este cosaco partió hacia el este con un grupo de convictos y ex convictos para llegar al río Yenisei y descubrir una conexión con una de las corrientes fluviales más importantes de la Tierra: el río Lena. La expedición lo recorrió casi en su totalidad hasta el delta. Finalmente Deshnev y sus cosacos dejaron la dirección norte, que los hubiera llevado al océano Ártico, para seguir hacia el este hasta por fin atisbaron el Pacífico en 1636.

La colonización y después exploración de la Siberia no conocida había llevado unos cincuenta años, por tanto se hizo más rápido que la de los Estados Unidos para una región con el doble de terreno aproximadamente. Esta celeridad se debe, para Lengyel (1943, p. 57), a dos razones: por una parte la demanda de pieles y por otra al carácter violento de los cosacos para quienes la paciencia no constituía su principal virtud.

Posteriormente, fuera ya de la Era de los descubrimientos, los rusos siguieron avanzando hacia el este. Más de un siglo después de la expedición de Deshnev, el danés Vitus Bering lideró a un grupo de rusos al servicio del Zar por el canal que después llevaría su nombre y tomaron posesión de Alaska en 1741 (Fuster, 1998, p. 78).

Efecto sobre Europa



El Mundo según un mapa de 1627.

Los efectos de la Era de los descubrimientos fueron variados:

Por una parte se puede mencionar el movimiento del eje comercial del mundo del este europeo al oeste. Durante la Edad Antigua fue la economía del Mediterráneo la más vibrante del Planeta, para convertirse

las regiones de Asia menor y después los mares del norte en el otro centro económico en la Edad Media, destacando la Liga Hanseática, y sobre todo los reinos del Mediterráneo oriental que asimilaron a los cruzados.³⁸ Así regiones como la península Itálica y Grecia habían sido las más ricas y poderosas, para pasarle después el testigo a los dominios árabes, y en 1441 con el descubrimiento de la ruta naval a Río de Oro con Enrique el Navegante, el nuevo centro económico pasó al Atlántico dominado por Portugal y España. A partir del siglo XIX la economía del Atlántico pasó a estar dominada por los estados de Europa septentrional como Francia, Inglaterra y los Países bajos, algunos de los cuales siguen siendo los más prósperos y potentes del continente.

Otra consecuencia fue la llegada de nuevos productos culinarios. Con el descubrimiento y la conquista de América los españoles y portugueses llevaron a Europa frutas y hortalizas de una especial relevancia para la dieta europea como las distintas especies de pimientos, la vainilla, el maíz, el tomate y una de gran importancia para evitar las hambres catastróficas: la patata. Pese

a que la implantación en Europa no fue inmediata la llegada de la patata permitió conseguir una segunda cosecha no sincrónica con la de los cereales.⁶

Como también se ha visto, la educación y sus métodos se vieron muy afectados al ponerse en duda primero y desmostarse falsos después muchos dogmas existentes. Así en las universidades españolas y portuguesas inicialmente y en las europeas más adelante los métodos escolásticos fueron perdiendo fuerza para ganarla los empíricos, contribuyendo así a la llegada de la Ilustración.

De la misma forma, las técnicas navales recibieron un gran empuje con la invención de naves más pequeñas y maniobrables que pudieran competir con los grandes y poderosos galeones españoles (zu Mondfeld, 1978, p. 169). De la misma forma se investigaron métodos más exactos para marcar el rumbo con ruedas dentadas y posteriormente determinar el tiempo con la invención del reloj, que daba la posición del barco junto con las indicaciones del sextante.

La etapa de las exploraciones fue seguida por una revolución comercial en la que el comercio transoceánico se generalizó. Las ciudades estado italianas perdieron su monopolio del comercio con Oriente, mientras que en los países del norte los señores feudales fueron perdiendo su condición de clase más poderosa de la sociedad, siendo reemplazados por los comerciantes y mercaderes, como ya había ocurrido en la Europa del sur varios siglos antes. Con el tiempo, en Gran Bretaña, Francia y otros países, la burguesía llegaría a hacerse con el dominio total de la política y el gobierno.

El final de las exploraciones

Se dice que la época de las exploraciones acabó a comienzos del siglo XVII, pese a que la mayor parte de África permanecía inexplorada para los europeos, lo mismo que Australia y el archipiélago neozelandés. Esas tierras, lo mismo que la Antártida serían descubiertas en la llamada Era de los redescubrimientos y ofrecerían la posibilidad a los angolosajones de contar con un Cristóbal Colón inglés en la persona de James Cook.¹⁹

Cuando la Era de los descubrimientos llegó a su fin los navíos europeos estaban lo suficientemente bien contruidos y existía una marinería lo suficientemente capaz de navegar hacia cualquier lugar del Planeta. Naturalmente, las exploraciones siguieron: a los ya citados continentes oceánico y antártico debe sumarse el desconocimiento de las Fuentes del Nilo, las cataratas Victoria o los cauces del río Congo y Orinoco. De la misma forma ningún ser humano había visto aún el polo Norte ni el polo Sur, no se conocía el tamaño ni la forma del norte siberiano ni se había visitado el polo norte magnético.

Por otra parte, sólo los continentes europeos y asiático habían sido explorado más o menos en su totalidad. La penetración europea o descendiente de europeos hacia el centro del subcontinente Norteamérica no culminaría definitivamente hasta después de la Guerra de Secesión. Algo similar a la exploración y conquista del sur de Chile y Argentina, que sería realizado por Santiago y Buenos Aires entre mediados y finales del siglo XIX. Aún con todo el interior africano resultó el más lento de todos pese a estar colonizada casi toda su costa. La penetración europea en el desierto del Sahara y las selvas centroafricanas no terminaría realmente hasta los siglos XIX y XX, cuando Portugal organizó de 1885 a 1890 varias expediciones para controlar el interior de Angola (Andresen, 2001, p. 4), Cecil Rhodes penetró

en las dos colonias que llevarían su nombre y los alemanes ocuparan las partes de África no conquistadas todavía (Olusaga y Erichsen, 2010, p. 3). No fue hasta el siglo XX cuando todo el territorio terrestre puede darse por colonizado.

Aún con todo las exploraciones siguieron y aún continúan. Los fondos oceánicos no fueron visitados hasta bien entrado el siglo XX y aún hoy la exploración del interior terrestre por cuevas y grutas aún se realiza por medio de actividades espeleológicas terrestres y subacuáticas.

Controversias y críticas al término

El concepto en sí y el término «descubrimiento» ha sido criticado desde numerosos sectores acusado de no ser único ni exacto. Por ejemplo, el historiador mexicano Edmundo O'Gorman en su libro *La invención de América* plantea que los europeos no *descubrieron* América en 1492, sino que la *inventaron* en los años subsiguientes.

Para David Arnold (2002, p. 1-2) se debería hablar de muchas edades de los descubrimientos dependiendo de la cultura que se trate. Así descubrimientos ocurridos gracias a la navegación pueden datarse desde el 800 d. C y no sólo por europeos. Antes de estos los siberianos descubrieron América y la poblaron hacia el 35 000 a. C y antes incluso los asiáticos descubrieron Australia hacia el 50 000 a. C, posteriormente los chinos, los árabes, los polinesios o los vikingos realizaron grandes viajes exploratorios, el problema de todos estos descubrimientos, prosigue Arnold (2002), es que no quedó constancia de los mismos y sólo supusieron una importancia local o se perdieron en el olvido.

Otra controversia es la duración de dicha Era. Para Arnold empieza en 1400, finalizando dos siglos después, en 1600. Peter Mancall (2006) inicia su estudio en 1433 y la da por terminada en 1617. Por su parte, Ronald S. Love (2006) es quizá el más amplio en su cronología, datando su comienzo en 1415 y la concluye en 1800.

Más críticos si cabe se muestran los aborígenes americanos³⁹ y también australianos, no ya con la cronología de la Era, sino con el propio nombre de la misma. Para las poblaciones humanas existentes antes de la llegada europea el término *descubrimiento* es un error o una falsedad, como también lo sería el «descubrimiento» de las Fuentes del Nilo y hecho similares. La visión de los indios americanos sobre los descubridores resulta muy escasa. Se cuenta con testimonios como los de Diego Francisco San Antón Chimalpain sobre la impresión de los indígenas del actual México frente a la llegada de los españoles. Asimismo Guamán Poma de Ayala relata la impresión de los indios peruanos en una narración desde los tiempos míticos precolombinos hasta la conquista española, empleando un español con mezcla de quechua y aymara mucho más deficiente en comparación con el de Chimalpain, pero de una forma mucho más dura y burlona.^{af} Por último, estaría Garcilaso de la Vega quien también narró una historia de Perú. Aunque, según Miguel León-Portilla (2006, p. 72), los escritos de los indígenas americanos no aporta mucha información nueva a lo ya conocido, su valor radica en ser un punto de vista diferente: el de los auténticos vencidos.