



CAPÍTULO XXII

LOS PORTUGUESES

SUS DESCUBRIMIENTOS Y COLONIZACIONES, ESPECIALMENTE EN ÁFRICA Y ASIA

Hasta fines del siglo XVI

La historia de Portugal, desde que llegó á ser reino, se resume en la cruzada contra los moros, después en las dificultades interiores, en las luchas de los reyes contra el clero. Aislado en el extremo del mundo conocido, había intervenido poco en los negocios de Europa, pero á fines del siglo XIV, en 1385, llegó al trono una dinastía nueva, la de Avis, y sus príncipes, inteligentes y activos, iban á dar al país una fortuna inesperada. Tal fortuna parecía ser prodigiosa. En un siglo próximamente supo crearse Portugal un imperio marítimo cuya extensión y riqueza excedían á cuanto se había podido imaginar hasta entonces, dar la vuelta al África, cuyos límites al Sur eran inciertos, hacer entrar en la realidad de la conquista á los países de la India, dominio de la leyenda, llegar hasta las islas de la Sonda y las Molucas, hasta la China, hasta el Japón, más lejos que Marco Polo, preparar por último la toma de posesión total del globo, porque los descubrimientos portu-
 gueses ocasionaron los de los españoles. La obra era más importante de lo que entonces podía presumirse. Desgarrábase bruscamente el velo que ocultaba á la vista la mitad del mundo. ¡Cuántas consecuencias había de tener aquello para el pensamiento humano! La ciencia tradicional, la ciencia de los libros, perdía su autoridad con gran beneficio de la ciencia de los hechos. Un simple marino sabía mucho más de las regiones lejanas que Aristóteles y Ptolomeo. Nunca se ponderará bastante la importancia que tuvieron los descubrimientos españoles y portugueses en el gran movimiento de emancipación del Renacimiento.

I.—Enrique el Navegante: primeros descubrimientos

LA MARINA PORTUGUESA EN EL SIGLO XIV.
 —¿Estaba preparado Portugal para aquella gloriosa misión marítima? No hay que disminuir ni exagerar, como se ha hecho muchas veces, la importancia de la marina

portuguesa antes de la época de los grandes descubrimientos. Realmente empezó á desarrollarse á fines del siglo XIII, cuando se establecieron relaciones comerciales regulares entre los puertos del Mediterráneo y los del Atlántico, entre italianos y mallorquines por una parte, y los franceses, flamencos é ingleses por otra. Lisboa fué entonces una escala muy frecuentada, y los buques portugueses fueron á traficar hasta Inglaterra. También iban á pescar. En 1353 los habitantes de Oporto y Lisboa firmaron con Eduardo III un tratado que garantizaba el derecho de pesca recíproca en los mares de ambos países. Las pesquerías portuguesas, cuyos productos se salaban y exportaban, producían buena renta, y entonces todavía se capturaban ballenas en las costas de Portugal y Algarbe. Los reyes, por su parte, hacían esfuerzos por tener una marina. En 1317 el rey don Dionisio tomó á su servicio al genovés Pezagno con el título de almirante, que fué hereditario en su familia hasta mediados del siglo XV. Pezagno se comprometía á dar siempre al rey veinte oficiales genoveses para mandar sus navíos. Varias veces, durante el siglo XIV, se vieron zarpar importantes escuadras portuguesas. La que en 1415 salió para conquistar á Ceuta no comprendía menos de 33 galeras, 27 trirremes, 32 birremes y 120 barcos más pequeños. Pero los marinos portugueses eran bastante torpes todavía; su ciencia del mar no podía compararse con los de Dieppe, Mallorca y Génova. Barros, el gran historiador portugués de la conquista, reconoce que algunos años después todavía no se atrevían á separarse mucho de las costas. En toda la historia del comienzo de la marina portuguesa no se encuentra más que un ejemplo de una navegación menos tímida. En 1341 salió de Lisboa una flotilla que se dirigió á alta mar y llegó á Canarias: la mandaban un genovés y un florentino.

ENRIQUE EL NAVEGANTE Y SUS HERMANOS.
 —Predestinado por su situación geográfica á convertirse en Estado marítimo, no era, pues, Portugal, á principios del siglo XV, país de hábiles marinos. Llegó á serlo por iniciativa y voluntad de un grande hombre, Enrique el Navegante, ó el infante don En-

rique, como le llamaban sus contemporáneos.

Era el tercero de los hijos vivientes del rey Juan I, fundador de la dinastía de Avis, y de la reina Felipa, princesa inglesa de la familia de Lancaster, mujer inteligente é instruída, que veló mucho por la educación de sus hijos y los hizo príncipes cultos y aficionados á la ciencia y el arte. El mayor, llamado Eduardo, que reinó de 1433 á 1438, dejó un número considerable de escritos, entre ellos el *Leal conselheiro*, especie de tratado de moral para uso de los reyes. El segundo, llamado Pedro, fué poeta, músico y humanista. Pasó doce años de su vida viajando y visitando no sólo á Europa, sino también á Egipto, los Santos Lugares y la costa del Gran Turco. En Venecia la República le regaló un ejemplar de las obras de Marco Polo. Indudablemente ejercería gran influencia en las empresas dirigidas por su hermano. Enrique había nacido en Oporto el año 1394. Poco se sabe de su juventud. Tomó parte, en 1415, con sus dos hermanos, en la gloriosa expedición que acabó con la toma de Ceuta, y fué el héroe del sitio. En 1418 volvió á dicha ciudad para defenderla de un ataque de los moros. El rey recompensó sus servicios nombrándole gran maestre de la orden de Cristo y gobernador del Algarbe. En seguida empezó á enviar navíos á la costa occidental de África.

SAGRES Y LOS PROYECTOS DE ENRIQUE.— Los historiadores han atribuido al príncipe Enrique un plan determinado de descubrimientos. Preséntanlo en su residencia de Sagres, en la punta extrema del cabo de San Vicente, con la mirada perdida en el Océano, pensando en el camino de la India. Lo han mostrado rodeado de sabios leyendo á Ptolomeo, levantando planos, haciendo observaciones astronómicas. Hay que respetar los fueros de la imaginación. Enrique el Navegante entró muy pronto en la leyenda. Se ha personificado en él la obra que emprendió y que sus sucesores han llevado á cabo. Azurara, el único cronista contemporáneo, no es tan explícito, y sin querer amenguar la gloria de Enrique puede tratarse de dar mayor verosimilitud á su figura.

¿Fué aquella residencia de Sagres un ob-

servatorio, una escuela náutica de la cual salieron numerosos perfeccionamientos para la navegación? Realmente no se habla más que de un solo sabio extranjero llamado junto al príncipe, y que fué el cartógrafo Jaime de Mallorca. Fué en 1438 para «comunicar—dice Barros—su ciencia á los portugueses». Si se inventaron entonces nuevos procedimientos de navegación, no se aplicaron á la marina portuguesa. Ya veremos que, hasta fines del siglo y apremiados por la necesidad, no encontraron los portugueses nuevos medios de dirección por el mar.

Tampoco se ha determinado con claridad el objeto que perseguía don Enrique. Si tuvo el pensamiento de llegar á la India dando la vuelta á África, no debió de ser hasta el final de su vida. Barros cita una bula del papa Martín V (1417-1431) que concedía á los portugueses todas las tierras que descubrieran desde el cabo Bojador «hasta las Indias inclusive». Pero este documento no ha dejado huellas; y una bula posterior de 1454, ésta bastante auténtica, no habla más que de Guinea y de las riberas situadas más allá. Parece que al principio Enrique trató principalmente de proseguir las conquistas contra los moros, empezadas con la toma de Ceuta. El desastre de Tánger en 1436 debió de ser lo que le apartó de su primer pensamiento.

Para preparar la ocupación de la costa marroquí y para satisfacer una innegable curiosidad, mandó hacer en la costa de África aquellos reconocimientos que se parecían mucho á cruceros. Osorio afirma que se trataba también de molestar las costas berberiscas. «El príncipe—dice Azurara—tuvo constantemente navíos armados contra los infieles.» En cambio, es seguro que, para buscarse un apoyo contra los moros, trató de ponerse en relaciones con el famoso «Preste Juan», soberano cristiano que reinaba más allá de los países musulmanes y que los mapas identificaban entonces con el rey de Abisinia.

Todos aquellos países orientales estaban entonces confundidos con el nombre vago de *Indias*. En este sentido podían ser las Indias el objetivo final de las empresas de Enrique.

DESCUBRIMIENTOS ANTERIORES DE LOS DIEPPESSES, LOS ITALIANOS Y LOS MALLORQUINES; JUAN DE BETHENCOURT.—¿Puede darse el nombre de descubrimientos á los resultados de aquellos primeros viajes? Las costas de África, hasta más allá del cabo Bojador, Madera, las Canarias y las Azores, figuraban en los mapas hacía cerca de un siglo cuando llegaron á ellas los portugueses. Estaban en el mapa catalán de 1375 que se dió al rey de Francia Carlos V. Están en un prototipo de este mapa, recién descubierto, que lleva la fecha de 1339 y el nombre de Angelino Dulcert (ó *Dulceri* ó *Dulceti*), de Mallorca. ¿De dónde procedía aquel dibujo? Por muy verosímiles que sean los viajes de los dieppeses por la costa de Guinea en el siglo XIV, no están rigurosamente probados, y no podemos discutir ahora su autenticidad. Pero es seguro que, en la época en que empezaron á salir del Mediterráneo, los italianos visitaron también la costa marroquí y las Canarias. El mapa de 1339 muestra la cruz genovesa dibujada en una de las Canarias, la que lleva la leyenda *Insula de lanzarotus marocelus*, y así se prueba la autenticidad del viaje hecho á aquellas islas por un genovés de familia francesa, Lancelot Maloisel, á fines del siglo XIII. Una de las viñetas del mapa catalán de 1375 representa una barquita con el pabellón aragonés y al lado este letrero: «Jacobo Ferrer abordó al Río de Oro el 10 de Agosto de 1346, día de San Lorenzo.» Ni genoveses ni mallorquines siguieron frecuentando al parecer aquellos parajes, que no ofrecían recursos suficientes al comercio, principalmente las costas del Sahara, pero se conocían sus descubrimientos. Á principios del siglo XV, en 1409, el normando Juan de Bethencourt hizo que le diera el rey de Castilla la investidura de Canarias, á las cuales llegó directamente y se apoderó de ellas. Los portugueses no ignoraban estos hechos. Ya hemos visto que en 1341 habían enviado una expedición á Canarias.

PRIMERAS EXPEDICIONES; EL CABO BOJADOR Y EL CABO VERDE.—Enrique debió de establecerse en Sagres, en 1419, después de su segundo regreso de Ceuta, cuando fué nombrado gobernador del Algarbe. Parece que ya había empezado á enviar buques á la

costa marroquí. Los progresos de los portugueses fueron muy lentos al principio en aquellos parajes. Dicen que los azares de una tormenta llevaron en 1419 á Tristán Vaz Teixeira y á Juan Gonsálvez Zarco á la isla de Porto-Santo, cercana á Madera. En 1520 abordaron á Madera acompañados quizá de un piloto sevillano. Aquella era la isla de *Legname* de los mapas marinos. Madera es la traducción portuguesa de este nombre. Inmediatamente empezó la colonización de estas islas. Aquel fué un episodio indudablemente intencionado.

Los esfuerzos se dirigieron principalmente á la costa. Los buques tardaron doce años en pasar del cabo Bojador señalado en los mapas. Azurara dice que no fué la carencia de ánimo ni de voluntad lo que paralizó á los marinos portugueses, sino «lo nuevo del caso». Aquel mar, sobre cuyos peligros circulaban tantas leyendas, los asustaba: era el mar tenebroso de los antiguos; aquellas regiones, á las cuales querían acercarse, eran la zona tórrida. Verdad es que hay pocas costas tan malas, y los marinos portugueses no gustaban de aventurarse lejos de las tierras.

El primero que se arriesgó á doblar el cabo tan temido fué Gil Eannes, caballero del príncipe, en 1434. Desde entonces ya no hubo temores. En 1436 llegó una expedición á Río de Oro. La desastrosa tentativa hecha el mismo año contra Tánger, en la cual tomó parte don Enrique, y que dejó en manos de los moros á su hermano don Fernando, atajó los progresos del descubrimiento, que se reanudó en 1440 y esta vez más rápidamente. En 1441 Nuño Tristam llegó al cabo Blanco: en 1446 Dionisio Fernández alcanzó la desembocadura del Senegal; en 1447 el cabo Verde. Hasta el nombre dado á este promontorio avanzado de la costa demuestra el asombro de los navegantes al ver un

país cubierto de árboles. Era un fenómeno inesperado y que acababa con la creencia en la zona tórrida. «El Senegal—dice Ca da Mosto, italiano que luego entró al servicio de don Enrique—separa las regiones arenosas del país de los hombres negros.» Se había llegado á las costas del Sudán: al país muerto sucedía el país habitado, vivo, fértil, en el cual se podía comerciar. Y en efecto, empezaron á entablarse relaciones comerciales entre aquellos países sudaneses y Portugal. Se sacaba de ellos oro en polvo, plumas y

huevos de avestruz y marfil. También se sacaban esclavos, que se vendían en Lagos para convertirlos en seguida al cristianismo. El infante cobraba un quinto de la renta de este tráfico, condenado ya, sin embargo, por algunos, como Azurara, pero que se desarrolló más adelante.

LAS AZORES Y LAS ISLAS DE CABO VERDE.—Los portugueses no se habían limitado á las costas. Después de la toma de Madera, llegaron hasta las Azores. Las crónicas y las historias dicen que la primera de estas islas, la de For-

migas, fué ocupada el año 1431. El mapa catalán de Valsequa (1439) lleva un letrero que dice que fueron encontradas, en 1427, por Diego de Sevilla, piloto al servicio del rey de Portugal.

Las Canarias parecían una presa preparada para Portugal. El rey de Castilla había dado su investidura á Juan de Bethencourt, que, al volverse á Normandía, dejó en ellas de virrey á su sobrino Maciot de Bethencourt, el cual cometió tales exacciones, que la reina Catalina de Castilla mandó contra él tres carabelas. Maciot fué á Madera, y según cuenta Azurara, vendió al príncipe Enrique sus derechos sobre unas islas que ya no eran suyas. En 1424 se proyectó una gran expedición, que se aplazó á causa de la prohibición y las reclamaciones del rey



Enrique el Navegante

de Castilla. En 1446 hubo nuevos proyectos, que no se realizaron por el mismo motivo. Enrique no pudo alcanzar de su hermano don Pedro autorización para salir. El asunto siguió pendiente hasta 1479, y entonces un tratado garantizó á España la posesión de Canarias. Pero las islas de Cabo Verde no se les podían escapar á los portugueses. Cada Mosto dice que las descubrió en 1456, pero quizá se deba alargar esta fecha hasta 1460 y atribuir el descubrimiento á Gómez.

LA OBRA DE ENRIQUE EL NAVEGANTE.—Al morir el infante, en 1460, habían llegado las exploraciones hasta el río Grande, en la costa de Gambia, á 12 grados próximamente de latitud Norte. Si se mide la distancia que separa á este punto de Río de Oro, hasta donde, al parecer, se extendieron los conocimientos anteriores, se verá que el avance no fué muy considerable. Y sin embargo, la obra llevada á cabo era inmensa. Ya habían penetrado otros en aquellas regiones que volvían á encontrar los portugueses, pero no habían obedecido más que á preocupaciones guerreras ó mercantiles. Cualesquiera que fuesen sus proyectos primitivos, Enrique el Navegante empleó en sus empresas un espíritu muy nuevo. Quería conocer el más allá del mundo conocido hasta entonces, y no perdonó medio para conseguirlo. En vísperas de su muerte recibió el magnífico mapamundi trazado el año 1459 en Venecia por el camaldulense Fra Mauro, el primero que dió un dibujo exacto de Abisinia. Un hecho relatado por Diego Gómez demuestra con cuánto esmero trataba de obtener noticias. Dióle éste á aquél cuenta, al regresar de un viaje por la costa, de la derrota de uno de aquellos efímeros creadores de imperios que tantas veces han aparecido en el Sudán, y el príncipe le contestó que hacía dos meses que, por cartas recibidas de Orán, estaba enterado de la noticia. Por esa necesidad de saber se distinguió de sus contemporáneos y fué un hombre moderno.

ALFONSO V; SUSPENSIÓN Y PARALIZACIÓN DE LOS DESCUBRIMIENTOS.—Los descubrimientos siguieron algunos años después de la muerte de Enrique. De etapa en etapa se extendieron á lo largo de las costas de Guinea. Finalmente, en 1471, Juan de Santa-

rem y Pedro de Escobar pasaron la línea y avanzaron hasta el cabo de Santa Catalina. Yá no se emprendían aquellas expediciones en nombre de la realeza. El rey Alfonso V había arrendado en 1469 á una compañía el comercio de Guinea, á condición de que mandaría explorar todos los años quinientas leguas de costas. La cláusula dejó de observarse pronto, y durante más de doce años se suspendió el movimiento. Los portugueses se contentaron con sacar producto de sus conquistas.

El reinado perturbado de Alfonso V (1438-1481), sus guerras contra los castellanos, su permanencia en Francia, su abdicación y después su vuelta al trono, bastan para explicar esta suspensión. Quizá obedeciera además á otras causas. El día que los portugueses comprobaron, después de haber doblado el cabo Palmas, que la costa africana se dirigía al Este, pudieron creer que era exacto el dibujo tradicional de los mapas de la Edad Media, que África no avanzaba más hacia el Sur y que debían de estar cerca las Indias. Y de pronto la costa se doblaba hacia el Sur, pasaba el Ecuador y entraba en lo desconocido de otro hemisferio. Al mismo tiempo aumentaban las dificultades de la navegación. En sus viajes anteriores, los marinos portugueses, como sus maestros los italianos y los mallorquines, utilizaban la brújula para guiarse y el astrolabio para tomar la latitud de los puntos adonde llegaban; ese instrumento se venía usando desde hacía mucho tiempo en la marina, por lo menos para saber la hora por la noche. El astrolabio era un disco (primitivamente de madera) que colgaba verticalmente de un anillo y cuyos bordes estaban graduados. Una reglita movable alrededor del centro tenía una línea de mira y permitía dirigir la vista adonde se quisiera. No podía medirse fácilmente el ángulo formado por la dirección de la estrella polar con el horizonte, que es precisamente igual á la latitud. Según se avanzaba hacia el Ecuador, la estrella polar se iba aproximando al horizonte. Pasada la línea se hizo invisible y hubo que buscar otro procedimiento.

JUAN II; NUEVOS PROCEDIMIENTOS PARA DETERMINAR LAS LATITUDES; MARTÍN BE-

HAIM.—En una fecha que no conocemos con exactitud, pero indudablemente á principios de su reinado, vemos al rey Juan II (1481-1495) pensar en aquellas dificultades de la navegación. Cuenta Barros que á este efecto reunió una Junta, de que formaron parte dos judíos, maese José y maese Rodrigo, médicos de su cámara, y Martín Behaim, alemán de Nuremberg, que había conocido en su ciudad natal al ilustre astrónomo Regiomontano. Encontraron, ó mejor dicho, enseñaron á los portugueses la manera de resolver el problema. Como no se podía apuntar directamente al polo, que ningún punto determinado indicaba en el cielo, había que medir la altura meridiana del sol sobre el horizonte, y como todos los días del año, á la hora de mediodía, se puede calcular la distancia entre el sol y el polo, se deducía la latitud buscada. Pero los navegantes no sabían hacer tales cálculos, y había que dárselos hechos en tablas portátiles. Lo cierto es que Behaim y sus colaboradores pusieron en



Juan II

circulación entre los marinos tablas de esta clase. ¿Eran las calculadas recientemente por Regiomontano? ¿Se hicieron otras nuevas? Este punto no se ha aclarado. De todos modos, Behaim no inventó, como se ha dicho, el astrolabio, usado ya en el siglo XIII, en tiempo de Raimundo Lulio. Quizá sustituyera con el astrolabio pequeño de latón al astrolabio grande de madera que habían usado hasta entonces los portugueses.

DIEGO CAM Y BARTOLOMÉ DÍAZ.—Reanudáronse las expediciones, y en 1482 partió Diego Cam acompañado de Behaim como astrónomo. Por primera vez llevaron columnas con las armas de Portugal, *padrones* destinados á hincarse en el suelo como testimonio de toma de posesión. Discútese si

Cam hizo un viaje ó dos. Sea de ello lo que fuere, descubrió la desembocadura del Congo y avanzó mucho más hacia el Sur, hasta un punto difícil de precisar y que quizá fuera el actual cabo Cross. El gran mapamundi dibujado por Behaim en 1492, durante su estancia en Nuremberg, reproduce este estado de los conocimientos. En 1486 salió Bartolomé Díaz y dobló la punta terminal de África, que no vió hasta la vuelta, y llamó Cabo de las Tormentas, nombre que el rey Juan transformó en el Cabo de Buena Esperanza.

INFLUENCIA DEL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA; LO QUE DEBIÓ COLÓN Á LOS PORTUGUESES.—Entre el regreso de Díaz (Diciembre de 1487) y la partida de Vasco de Gama, que había de ser el primero en llegar á las Indias, transcurrieron diez años. Entretanto, en 1492, Colón había descubierto á América.

Cierto es que el honor de haber patrocinado su gran empresa corresponde por completo á España, ó más bien á Isabel de Castilla. Sin embargo, en

Portugal fué donde Colón recogió la idea de que navegando siempre hacia el Oeste se llegaría á la India. En 1452 Diego de Teive había avanzado hasta 150 leguas al Suroeste de las Azores, en busca de la isla legendaria de *Antilia*. Algo más tarde, en 1474, el rey Alfonso V preguntó al sabio florentino Toscanelli su opinión sobre las dificultades del camino (1), y después de una respuesta favorable se intentaron nuevos esfuerzos. Ninguna de estas expediciones llegó bastante lejos, y se explica, después de estos fracasos, que Alfonso V ó Juan II no acogieran los proyectos de Colón, sobre todo cuando se los ofrecía un extranjero. Martín Behaim, en

(1) Véase el capítulo XXIII.

1493, se ofreció á emprender el viaje y mandó escribir en tal sentido á Jerónimo Münzmeister, amigo suyo de Nuremberg, al rey Juan II. Ignoraba que Colón estuviera de vuelta. Le había faltado á Portugal un hombre de energía y audacia suficientes.

PEDRO DE COVILHAM Y ALFONSO DE PAIVA.—Colón creía haber llegado á las Indias y su éxito era para los portugueses una advertencia importante para que prosiguieran sus tentativas. Juan II no había querido dejar nada confiado al acaso. En 1486, antes del regreso de Díaz, había encargado á Pedro de Covilham y Alfonso de Paiva, oficiales suyos, que obtuvieran á toda costa noticias sobre Abisinia y el camino de la India, entregándoles cartas para el Preste Juan. Ambos salieron para Egipto, llegaron al Cairo, y por el mar Rojo pasaron á Aden, donde se separaron. Covilham, tripulando un buque árabe, desembarcó en Cananor de la India, desde donde fué á Calicut

y Goa. Después se embarcó para Sofala (el país del oro), en la costa de África, donde recogió noticias sobre Madagascar. De regreso, en Aden y en el Cairo, supo la muerte de su compañero. En vez de volver á Europa, resolvió encargarse de la misión que Paiva no había podido llevar á cabo, y salió para Abisinia, donde entró sin dificultad, pero ya no le dejaron salir. Allí se casó, y vivía todavía en 1525, cuando el embajador portugués Rodríguez de Lima pidió en vano al Negus que autorizara su regreso. Afortunadamente, antes de salir del Cairo había podido mandar noticias al rey con dos judíos españoles enviados en su busca. Á uno de ellos le acompañó hasta Ormuz. Por su mediación consiguió el rey documentos exactos sobre la navegación por los mares de la India y costas orientales de África. La solución del problema estaba próxima. Díaz había avanzado más allá del Cabo de Buena Esperanza, hasta la bahía de Algoa; Covilham había llegado á Sofala; no faltaba más que explorar

la costa comprendida entre ambos puntos.

Juan II no vió la consecución del proyecto. Gravemente enfermo desde hacía un año, murió en 1495. Verdadero continuador del príncipe Enrique en la obra de los descubrimientos, había heredado su espíritu emprendedor y su necesidad de saber. Y fué el primero en vislumbrar la meta que se había de alcanzar. Los portugueses le debieron la India. Su sucesor Manuel, llamado por la historia el Afortunado, no tuvo más que dar la orden de partida á la expedición preparada y á su jefe Vasco de Gama, nombrado ya.

II.—Vasco de Gama y Albuquerque

PRIMER VIAJE DE VASCO DE GAMA.—La importancia de la obra llevada á cabo, la longitud de la navegación emprendida, han colocado á Vasco de Gama en primera fila entre los descubridores. No hay que olvidar, sin embargo, que su camino se le

había trazado anticipadamente, y que tuvo que mostrarse más diplomático que marino. Tuvo además la firmeza necesaria para llevar á sus hombres hasta el fin de la aventura. Salió el 7 de Junio de 1497. El que fué piloto de Díaz acompañaba á la expedición. Se descansó en la bahía de Santa Elena, cuya latitud se tomó con mucho cuidado; en Noviembre se dobló el cabo, y en Navidad se llegó á Natal. Empezaron las dificultades: una tormenta se desencadenó contra los buques; las tripulaciones se rebelaron; las violentas corrientes de Mozambique retrasaban la marcha de la flota; pasaron los expedicionarios por delante de Sofala sin ver la ciudad. Por último, pudo Gama parar en la desembocadura del Zambeze. Acogido con desconfianza en Mozambique y después en Mombaze, llegó por fin á Melinde, donde logró proporcionarse un piloto. En 23 días, gracias al monzón que soplabá del Suroeste, alcanzaron los portugueses la costa de Malabar, cerca de Calicut, que era una de las

Firma de Vasco de Gama.

principales factorías de la India para el comercio de especias. Aparte de la pimienta que producía el país, la traían también de las Molucas, lo mismo que la canela, el jengibre y la nuez moscada. También había allí piedras preciosas y telas. Los navíos árabes iban á cargar estas mercancías para transportarlas á Ormuz, á Aden, á los puertos del mar Rojo, desde donde se encaminaban á Europa y á los depósitos de Venecia. La ciudad y sus cercanías estaban en poder de un rajá, llamado el *Zamorín* por los cronistas contemporáneos, y que ejercía una especie de supremacía sobre los rajás vecinos de Malabar. Gracias á un moro de Túnez que sabía hablar el español, Gama pudo entrar en relaciones con el soberano del país, que lo recibió con desconfianza. Los árabes establecidos en Calicut comprendieron desde el primer día la terrible competencia comercial que los portugueses podían hacerles, y no les costó mucho trabajo presentarlos como enemigos.

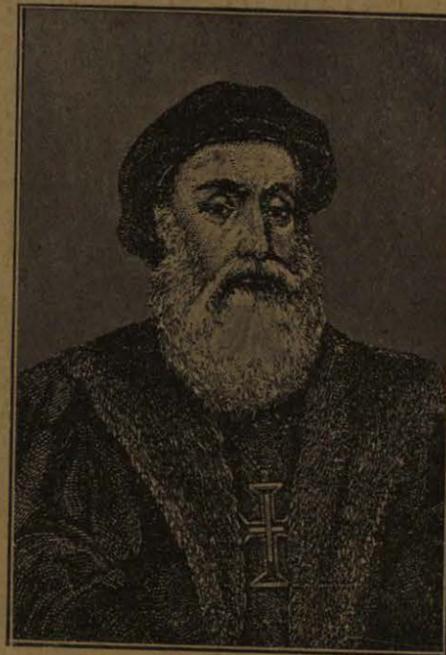
Gama temió un momento ser encarcelado. Para salvar á sus hombres tuvo que apoderarse de unos rehenes, que no devolvió en totalidad. La guerra era inminente cuando los portugueses zarparon para Cananor. Allí fueron mejor recibidos por un rajá enemigo del de Calicut y que se convirtió en aliado de ellos. Después de haber subido por el Norte hasta cerca de Goa, emprendieron la vuelta, tocaron de nuevo en Melinde, fondearon en Mozambique y llegaron á Lisboa en Septiembre de 1499. De los tres navíos que habían ido á las Indias no volvieron más que dos. Las tripulaciones venían diezmadadas. Vasco de Gama había perdido en las Azores á su hermano Pablo, que durante toda la campaña había sido un lugarteniente muy adicto.

Pero el resultado del viaje era magnífico y la alegría en Portugal fué muy grande. Nombrado almirante del mar de las Indias, Gama adquirió además el derecho de hacer por su cuenta un comercio importante.

ÁLVAREZ CABRAL; DESCUBRIMIENTO DEL BRASIL.—Ya se había encontrado el país de las especias y quedaba abierto el camino de la India. La corona podía sacar de este tráfico una ganancia considerable. Pero eran seguras las hostilidades con los árabes, con

los moros, como se decía entonces. Armóse una escuadra importante, y se confió su mando á Álvarez Cabral. Salió en Marzo de 1500, compuesta de trece navíos tripulados por 1.200 hombres. Por consejo de Gama y para evitar las calmas del golfo de Guinea, Cabral se dirigió al Suroeste. Esta manobra le condujo á una costa desconocida, que era la del Brasil. Cabral ignoraba que tres meses antes el español Vicente Yáñez Pinzón había llegado á las mismas riberas, pero diez grados más al Norte.

Cabral siguió durante un día el continente, bajando hacia el Sur. Lo llamó tierra de Santa Cruz, nombre que conservó durante varios siglos la colonia portuguesa del Brasil. Reanudó su marcha después de haber destacado un navío de su escuadra para llevar á Lisboa la noticia de su descubrimiento. Hizo en la costa oriental de África tentativas infructuosas de comercio con Sofala y Mozambique, reanudó las amistades con el sultán de Melindo y llegó en Agosto á Calicut. Ya no le quedaban más que seis navíos, fuerza suficiente todavía para imponerse al Zamorín, y las relaciones parecieron al principio más cordiales. Los portugueses establecieron una factoría; hicieronse cambios, pero la desconfian-



Vasco de Gama