

EL RÍO DE EL NAVE GANTE

LA VISIÓN ESTRATÉGICA HACIA
LA CONQUISTA DEL ATLÁNTICO

RODRIGO MORENO JERIA

The EY logo is positioned in the bottom right corner. It features a yellow chevron pointing upwards and to the right, positioned above the letters 'EY' in a bold, black, sans-serif font.

EY





ENRIQUE EL NAVE GANTE

LA VISIÓN ESTRATÉGICA HACIA
LA CONQUISTA DEL ATLÁNTICO

Rodrigo Moreno Jeria

La presente obra es de distribución gratuita en las diversas modalidades y formatos existentes en medios físicos y/o virtuales. Se prohíbe su venta, distribución, difusión y reproducción total o parcial, alterando o suprimiendo el contenido de la obra, sin el permiso expreso de EY. Todos los derechos reservados.

Título de la obra:

Enrique El Navegante: La visión estratégica hacia la conquista del Atlántico

© Ernst & Young

© EY

© Rodrigo Moreno Jeria

Editado por:

Ernst & Young Consultores S. Civil de R. L.

Av. Víctor Andrés Belaunde 171

Urb. El Rosario – San Isidro

Teléfono: 411-4444

eyperu@pe.ey.com

EY no asume ninguna responsabilidad por el contenido de la presente obra e investigación respectiva, siendo su autor el único responsable por la veracidad de las afirmaciones, comentarios vertidos, información, imágenes y/o fuentes.

Cuidado de edición:

Paulo Pantigoso

Diseño y diagramación:

Paul Mendoza Salvador

Portada:

Imagen: Posible retrato de Enrique de Avís, Bruno Gonçalves, c.1470. Fuente: Museo Nacional de Arte Antigo, Lisboa.

Libro electrónico

disponible en:

www.ey.com/pe/la-historia-en-ey

ISBN: 978-612-5043-50-4

Depósito legal en la

Biblioteca Nacional del Perú

No. 2023-10438

© EY, Ernst & Young Perú,

Agosto, 2023.

CONTE NIDO

Pág. 23 **1** El mundo cartográfico y marítimo en la Edad Media: viajes e imaginarios

Pág. 39 **2** Portugal: de reino periférico a cabecera del mundo atlántico

Pág. 57 **3** Enrique el Navegante, un visionario

Pág. 77 **4** Las innovaciones para una expansión estratégica

Pág. 95 **5** El legado: en demanda del cabo de Buena Esperanza

Pág. 119 **6** Reflexiones para el mundo de la empresa y los negocios

Pág. 128

Bibliografía

Pág. 132

Agradecimientos

Pág. 134

Otras publicaciones



A Olguita, con amor.

Fuente: <https://www.shutterstock.com/>

Proemio





Paulo Pantigoso
*Country Managing
Partner*
EY Perú


Enrique el Navegante no fue un navegante de mar, pero sí fue un navegante de sueños que hizo realidad: fue un ideólogo, articulador, organizador, reclutador, ensamblador, innovador, líder; un “mecenas operativo”, con poder político y visión de estadista, que hizo converger a personas, conocimientos previos y procesos conocidos y antes dispersos, en un sistema que generó las bases para potenciar un proyecto principal, que devengó en catapultar a Portugal a convertirse en un centro neurálgico de capacitación geográfica y de pilotaje marítimo de entonces, y de apoyo decidido a hacer empresa comercial marítima, concretada a través de travesías, hallazgos y nuevas rutas, que entre otros le retribuyó a Portugal el consolidarse en poco tiempo en ser una potencia mundial del comercio y de la economía, y muy rica. Su liderazgo y convergencia cognitiva impulsó, de manera decidida, la conquista marítima del Océano Atlántico, a través de su política de expansión desarrollada principalmente entre 1415 y 1460, a la postre época precursora y consecuentemente de enorme influencia e importancia por haber sido la era de varios descubrimientos geográficos mundiales; era que fue apenas anterior al primer viaje de Cristóbal Colón a las Américas ocurrido en 1492, todos aquellos que delinearon el mundo en el que vivimos hoy.

Cartografía, fotos, historia, estudio, análisis, visión, innovación, opinión, descubrimientos, estudio de un legado y de su liderazgo, y una rica e importante relación de la vida y logros de Enrique el Navegante, y de su correlación con el mundo empresarial como lo es hoy, es lo que este nuevo libro del profesor Rodrigo Moreno Jeria nos regala, en línea con su incansable estudio de la historia universal y de diversos pasajes que sirven no solamente a la formación humanística del individuo per se, sino también a la profesionalización de cualquier empresario, gestor de proyectos, de procesos y de personas. Este libro le sigue a las anteriores

publicaciones de “Humanismo Renacentista” y “Renacimiento”, publicados por el profesor Moreno, que al igual que su trilogía publicada también con EY y que son: 1) Cristóbal Colón el Emprendedor: una Historia en Clave de Negocios, 2) Magallanes y Elcano: la Empresa de la primera Circunnavegación del Mundo y 3) Américo Vespucio: la Capacidad de Identificar Oportunidades, son obras que abordan historias fundamentales de nuestro variado acervo universal humano, siempre con un toque de conexión a las motivaciones empresariales de sus actores y de su entorno.

Tengo el privilegio de haber sido alumno de Rodrigo Moreno en clase y fuera de ella, y lo describo como un emprendedor del conocimiento analítico: lo busca, lo relaciona, lo enseña. Como él mismo menciona: dicta lecciones del pasado para entender el presente y prever mejor el futuro. Su investigación y lectura rescata, describe, contextualiza, transporta, divierte y obliga a la reflexión, e impulsa la innovación y relación de causas y efectos. El alcance de sus clases, y ahora de esta obra, es de un cometido relacional bidimensional: pasado con presente, y presente con futuro: todos los anteriores vistos desde una óptica empresarial.

Como lo he mencionado en las obras anteriores del profesor Rodrigo Moreno con EY: en EY no somos ajenos al esfuerzo de emprender y de tener éxito en los negocios, pues consideramos que con el éxito de los emprendimientos es que las sociedades progresan, acumulan beneficios y distribuyen riqueza. El empresario, pues, emprende y mueve. El empresario fija objetivos y toma decisiones estratégicas con metas, recursos, administración y control de los negocios, y asume riesgos y responsabilidades comerciales, operativas y legales, y cuida del conjunto de variables que se mezclan para procurar obtener un resultado de producción de mayor satisfacción personal y social; es un agente que transforma. ¿Cómo ser un mejor empresario? La respuesta parece siempre: siendo una mejor persona. ¿Y cómo ser esto último? Pues con capacitación, inteligencia y reflexión. Las capacidades de anticipación predictiva-assertiva, y de leer “varias jugadas del tablero de ajedrez por adelantado”, le proveen al empresario mayores probabilidades de éxito. Pero, sobre todo, un empresario que tiene a su cargo relacionarse y dirigir personas no puede dejar de aprender y de exigirse intelectualmente; tiene que saber mucho más de todo que el promedio, y ahí es donde EY apoya de manera directa con su incansable esfuerzo de dotar de mayor y más profundo conocimiento al empresario, para hacerlo más entendido, mejor gestor y mejor líder. Por último, el empresario lee y estudia, y vuelve a leer.





En ese contexto y de la mano con nuestro propósito que también perseguimos con el empresariado al que asistimos con nuestras asesorías como EY, deseamos arropar más el conocimiento del “hemisferio derecho” en los cerebros que dirigen emprendimientos y empresas, quizás más volcados al pensamiento lógico que podría inferirse que predominare en quienes dirigen los negocios. También deseamos servir a la comunidad de negocios con nuestros servicios profesionales bajo nuestro principio de “hacer un mejor mundo para los negocios”, y este volumen del profesor Rodrigo Moreno colabora en ello. Somos conscientes de que uno de los mejores legados es el conocimiento continuo y tenemos la convicción de que obras como esta logran el propósito de recoger historia universal y traducirla en análisis para múltiples beneficios, además de educar de manera seria, visual y divertida.

Nuestro sincero agradecimiento a mi profesor y entrañable amigo Rodrigo Moreno, por escoger a EY como vector para continuar irradiando su sabiduría.

Lima, octubre de 2023

Paulo Pantigoso

Country Managing Partner EY Perú



Introducción



Portugal y el Mar han estado intrínsecamente unidos a lo largo de la historia. Solo pensar que sus dos ciudades más importantes son al mismo tiempo, puertos históricos, literalmente «milenarios», Lisboa y Oporto, permite comprender que el vínculo oceánico de los lusitanos no se basa en discursos y declaraciones de principio, sino en una realidad que no solo es real, sino que intencionalmente ha sido aprovechada por un país que supo identificar ahí su potencial y su futuro.

En la antigüedad y el medioevo, Portugal no estaba bien posicionada en términos geográficos, en el sentido de que su ubicación era lejana al epicentro de la toma de decisiones, el Mar Mediterráneo. Estar en dicho mar era habitar en el «corazón del mundo», donde no solo se habían forjado civilizaciones como la egipcia, fenicia, griega y romana, sino que durante siglos fue un espacio de tal relevancia económica y estratégica, que formar parte de su entorno era un privilegio. Por lo anterior, el caso de Portugal era el de un territorio y pueblo periférico de occidente que corría con enorme desventaja al no estar ubicado en el gran emporio de la antigüedad, aquello que los romanos llamaron «Mare Nostrum».



Rodrigo Moreno Jeria

Doctor en Historia

Autor

Sin embargo, esta posición geográfica desventajosa, tenía al mismo tiempo una mirada que visualizaba oportunidades y desafíos. En tiempos muy lejanos, hacia el siglo XIII a.C., los fenicios y sus célebres navegaciones unieron el Mediterráneo con el Mar de Norte, siendo las costas de Portugal los lugares idóneos para conectar estos espacios marítimos. Así nació, por ejemplo, el puerto de Lisboa, ubicado en la desembocadura del río Tajo, punto de conexión y comercio intermedio para los navegantes que

surcaban los océanos en busca del preciado estaño de las islas británicas -en especial Cornualles-, aquel mineral que era vital para la manufactura del bronce. Este emplazamiento pasó a llamarse siglos más tarde Olissipo, importante ciudad del Imperio Romano.

Y fue en tiempos romanos, en que la Lusitania recibió su nombre definitivo cuando el puerto de Cale en la desembocadura del río Duero, se posicionó como un espacio estratégico para la conquista de toda la región y centro del comercio del Mar del Norte. De este «Portus Cale» derivó con los años el nombre de todo un país, Portugal. Esta ciudad de Cale estaba ubicada donde hoy se emplaza la ciudad de Vila Nova de Gaia, junto a Oporto.

Estas pequeñas pinceladas de la historia de Portugal dejan en evidencia la relevancia que tuvo el Atlántico en el pasado, y que dicha importancia se debió a esta posición estratégica que aparentaba no ser tal, por estar fuera de los centros neurálgicos mediterráneos. Tenía un potencial que los fenicios y romanos claramente aprovecharon, y lo mismo hicieron los pobladores originarios emplazados a lo largo de sus costas y en los asentamientos interiores.

No obstante, durante la antigüedad tardía y el medioevo, no hubo mayores progresos para continuar conquistando el mundo atlántico. El ocaso del Imperio Romano y la formación de los primeros reinos germanos como el de los Suevos, Alanos y Visigodos, generó una nueva realidad que hizo priorizar otros desafíos en Europa, quedando postergadas las posibles incursiones oceánicas a lo incógnito, en particular hacia el occidente y al sur. Sin embargo, eso no significó que los habitantes de Portugal no estuvieran en contacto con el mar y que no dominaran sus costas y sus bancos de pesca cercanos, pero imposibilidades técnicas y el entorno de cambios constantes, que incluyó el dominio árabe musulmán, impidieron realizar navegaciones de largas distancias para llegar hasta el continente asiático que se creía estaba al occidente, aunque de acuerdo con los matemáticos griegos, a una distancia muy lejana.

Pero los tiempos comenzaron a cambiar hacia el siglo XIV, en lo que los itálicos llamaron el “trecento” y que coincide con el nacimiento del humanismo en la Europa mediterránea. Se reactivaron las redes comerciales y se intensificó



la conectividad entre el norte y el sur de Europa, donde nuevamente los puertos portugueses recuperaron protagonismo por estar en la ruta atlántica obligada, ahora más intensa gracias a los siempre activos puertos itálicos del mediterráneo y a las emergentes ciudades comerciales del Mar del Norte y del Báltico. En la práctica, los portugueses estaban en la ruta de un verdadero corredor interoceánico, además de tener buenas conexiones con el interior de la península ibérica, ahora más involucrada en una guerra de reconquista que a esas alturas ya había doblegado gran parte del dominio islámico.

Pero llegó la peste negra en 1348 y con ello, la misma conectividad que había sido tan relevante para la expansión del comercio, también lo fue para la propagación del contagio. Y pese a que la crisis se superó 5 años más tarde, los rebrotes epidémicos regresaron de tanto en tanto, por lo que el temor al flagelo se mantuvo por muchas décadas.

Sin embargo, tras la crisis vino la reactivación, siendo vital la navegación comercial, en especial, por el impulso marítimo de la República de Génova, que ya había realizado algunos logros antes de la crisis pandémica, como el descubrimiento de las Islas Canarias, hallazgo que en realidad era un «redescubrimiento» de las antiguas Islas Afortunadas que eran conocidas en el mundo antiguo.

El célebre marino Lanceloto Malocello fue el que realizó esta travesía hacia 1330, dando nombre a una de las islas del archipiélago, Lanzarote.

En el norte, la fundación de la Liga Hanseática en 1358 consolidó una asociación comercial de tal magnitud, que de forma colateral benefició a este pequeño reino de Portugal, pues al mirar hacia el Atlántico fortaleció su posición como articulador de la gran ruta marítima entre el sur y norte del continente europeo. De esta forma, hacia finales del siglo XIV y comienzos del XV, ciudades como Lisboa y Oporto, además de otros puertos más pequeños como Setúbal o Lagos en el Algarve, comenzaron a aumentar su actividad comercial que se hizo mucho más evidente en los tiempos del príncipe Enrique de Portugal, duque de Viseu, apodado póstumamente como el Navegante, cuya política de expansión marítima se desarrolló entre los años 1415 y 1460, siendo este último el año de su muerte.

Precisamente es este personaje el que es el centro de nuestra atención en la presente obra, puesto que el infante Enrique es reconocido tradicionalmente como el gran impulsor de una verdadera conquista del Atlántico realizada por los portugueses y que los llevó a convertirse en una superpotencia marítima en los siglos XV y XVI, siendo capaces de construir un poder ultramarino que se mantuvo vigente por varios siglos. De hecho, la entrega de Macao a China en 1999 y la independencia de Timor Oriental en el año 2002, fueron los últimos eslabones del Imperio forjado por Portugal en los comienzos del mundo moderno.

Ahora bien, ¿cuál fue la verdadera importancia de Enrique? ¿Por qué su apodo póstumo de «navegante» a quien en realidad no fue un marino? ¿Esta expansión atlántica fue fruto de una planificación estratégica de su parte? ¿Qué factores posibilitaron el éxito de este proceso? Estas y otras interrogantes son las que nos proponemos resolver a lo largo de este estudio y cuyos resultados nos entregarán luces de reflexión para nuestro presente, en particular porque este ejemplo que hallamos en la historia de Portugal, y en específico en la historia de la navegación, representó un punto de inflexión para el mundo occidental, convirtiendo a este pequeño reino en una de las empresas políticas y económicas más poderosas del mundo en su tiempo.

Estudiar a Enrique el Navegante, es ir más allá de la persona de aquel infante portugués, pues es visibilizar un proceso que se extendió por décadas y que trascendió más allá de su muerte. De hecho, Diego Cao y Bartolomé Dias son célebres marineros lusitanos que lograron sus hazañas con posterioridad a la muerte del príncipe y deben de ser entendidos como consecuencias del proyecto iniciado a la segunda década del siglo XV. También son herederos posteriores los célebres Vasco da Gama y Pedro Álvares Cabral.

De igual forma, el interés por Portugal y sus particularidades, nos lleva a reflexionar sobre los nodos creativos que existieron en el siglo XV en Europa. Florencia, con su Humanismo y Renacimiento era en este tiempo un polo de atracción de talentos, lo mismo que ocurría en algunas ciudades de los Países Bajos, o en la ciudad de Lübeck, como epicentro Hanseático.



Lisboa fue uno de aquellos centros neurálgicos, en este caso marítimo, el cual fue impulsado por Enrique bajo el gobierno de su familia monárquica, Juan I, Eduardo I y Alfonso V, padre, hermano y sobrino del infante respectivamente. Incluso el mismo Enrique, en Sagres, junto a Lagos, promovió hasta el final de sus días la existencia de un polo de atracción de talentos e información, algo que posteriormente llegó a ser conocido como la mítica Escuela de Sagres, la que, si bien no existió como tal, insinúa la formación de un nodo en donde se pudo haber intercambiado conocimientos científicos, experiencias náuticas, secretos, etc.

Esta idea de nodos como centros de atracción de talentos en actividades específicas, y que se visualizan en el siglo XV, son realidades que hoy tienen plena vigencia como desafíos, en un mundo global que promueve la diversidad pero que apunta a optimizar espacios específicos de crecimiento, sin importar posiciones geográficas aparentemente periféricas, como, por ejemplo, los países que miran al Pacífico Sur, expectantes en un futuro que pareciera que será mucho más protagónico.

Quiero en primer lugar agradecer a EY Perú, que desde años viene apoyando con profunda convicción este desafío de ir a las fuentes de la historia y extraer de ahí enseñanzas y experiencias para el mundo presente.

Bajo el liderazgo de mi querido amigo Paulo Pantigoso, Country Managing Partner, han apostado de forma visionaria por un proyecto humanista que va en plena concordancia con la necesidad de nuestros tiempos, en que el mundo de los negocios y las empresas requieren de miradas interdisciplinarias, y en donde las Artes Liberales van camino a tomar un papel fundamental.

De igual forma, esto no sería posible sin el programa La Historia en EY, liderado por nuestra querida Beatriz Boza y su equipo, una travesía maravillosa que durante 10 años ha permitido compartir experiencias desde el pasado con reflexiones a nuestro presente, con una asistencia y entusiasmo único de parte de todos quienes han participado.

Esta obra no sería posible sin el apoyo editorial de un equipo de lujo a la cabeza de Miya Mishima, que al igual que los volúmenes que han antecedido a éste, ha puesto todo el profesionalismo y corazón para que este libro tenga ese sello que desde el primero ha marcado una constante: la belleza y cuidado de la edición. Como historiador, es un lujo trabajar con un grupo que, además de ser grato, hace cumplir sueños desde el punto de vista editorial.


A Cecilia Inojosa, mi querida amiga y colega en la Universidad Adolfo Ibáñez - UAI, le debo -como siempre- su apoyo incondicional, sus sugerencias, críticas y revisiones. Su trabajo es prenda de garantía y por ello mi gratitud infinita.

A todos quienes me han apoyado en la investigación, aquí en Chile, en Perú, en Portugal y España. Los libros son fruto de una travesía y, en ella, son muchas las personas que aportan consciente e inconscientemente.

En mi universidad, el decano de la Facultad de Artes Liberales, Francisco Covarrubias Porzio, quien tiene una mirada plenamente concordante con lo que realizo, así que su apoyo ha sido absoluto. A él entonces, y a las autoridades de mi Casa de Estudios, les doy infinitas gracias.

Finalmente, a mi familia, mi Olguita, Catalina, María del Mar y María de los Ángeles. Siempre me apoyan, orgullosas de lo que hago, y comprenden que, en la tarea de historiador y escritor, las horas de inspiración llegan en diversos momentos y, entre ellos, se encuentra el sacrificio de muchos fines de semana o de largos viajes de investigación. Por tanto, este libro no sería posible sin la generosidad de ellas, a quienes dedico estas letras.

Antes de finalizar esta presentación, quiero mencionar que el resultado de este proyecto de expansión marítima fue claramente positivo para Portugal en cuanto a sus intereses políticos y económicos, aunque también generó aspectos muy negativos, puesto que fue en el mismo siglo XV en que comenzó a esbozarse la terrible historia de la trata de esclavos en forma masiva. La historia, con sus claroscuros se hace muy presente en este período, y nuestro objetivo es precisamente aprender de los enormes aciertos que nos entrega este caso, así como de los dolorosos errores.





Lo que sí es evidente es que la historia de Enrique el Navegante y las consecuencias de su proyecto, tuvieron enormes implicancias para el mundo occidental. Si bien el apodo del personaje nos hace pensar en un explorador nato, la verdad es que estamos frente a un líder orquestador, que supo dirigir una vocación marítima ya existente, con talentos incubados por siglos, aprovechando todos los progresos técnicos del entorno, así como promoviendo nuevas innovaciones. Al fin y al cabo, Enrique no fue marino; fue un visionario. Queda entonces en sus manos esta obra que busca aportar en este objetivo que nos hemos planteado desde hace años, en cuanto a mirar la historia desde otra perspectiva, aprendiendo de ello y buscando, en la medida de lo posible, su relación con lo que hoy estamos viviendo y con lo que nos podremos encontrar en el futuro.

Reñaca, Chile, octubre de 2023.

Rodrigo Moreno Jeria
Doctor en Historia
Universidad Adolfo Ibáñez

ENRIQUE EL NAVE GANTE

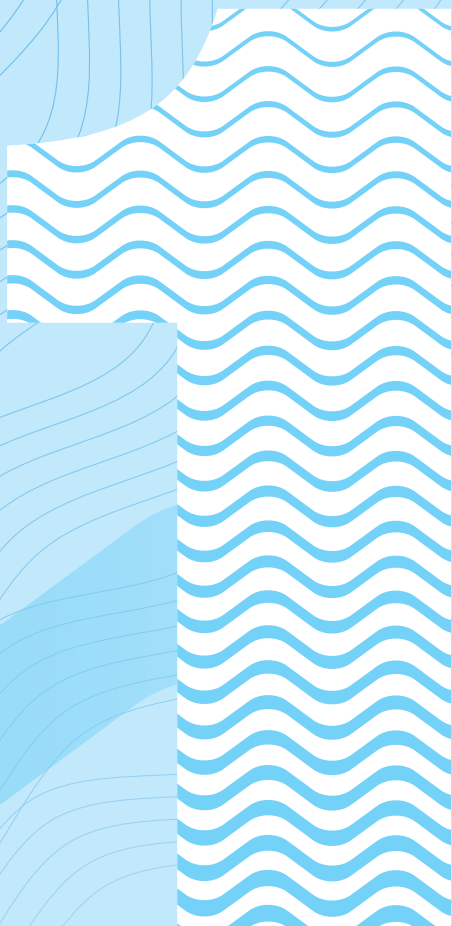
LA VISIÓN ESTRATÉGICA HACIA
LA CONQUISTA DEL ATLÁNTICO



CAPÍTULO



El mundo cartográfico y marítimo en la Edad Media: viajes e imaginarios



No deja de tener sentido la clásica interrogante del por qué los europeos no surcaron las aguas atlánticas en busca de nuevos mundos en la época medieval y que solo a partir del siglo XV se iniciaron las grandes empresas de exploración y descubrimiento, coronadas a finales de la misma centuria con la llegada de Colón al Nuevo Mundo y de Vasco da Gama a la India por el cabo de Buena Esperanza.

Y si bien podrían existir razonables explicaciones acerca de esta extensa espera del ser humano por ir a surcar nuevos mares y territorios, lamentablemente ha sido mucho más efectiva la proliferación de deducciones que apuntan a creer que la aparente inexistencia de navegaciones atlánticas en los siglos anteriores al año 1400, se debía a la falta de espíritus emprendedores o disruptivos, capaces de romper las cadenas de la inercia, el estancamiento y la ignorancia. Lo anterior es como si creyéramos que en algunos momentos de la historia humana la gente ha sido menos inteligente que en otros y que, por tanto, esta supuesta ausencia de capacidades serían otras de las buenas razones para denominar al medioevo como aquel largo período de la historia en que la oscuridad ejerció su supremacía en desmedro de las luces.

Sin embargo, la verdad es que en toda la historia de la humanidad -y lo vemos vivamente en el presente- el ser humano actúa de acuerdo a sus circunstancias y, por tanto, el que uno no observe, por ejemplo, un período de grandes exploraciones y de hallazgos geográficos, como ocurrió en buena parte del medioevo e incluso en la llamada Antigüedad tardía, no significa que hubiese una ausencia de mentes innovadoras y creativas, sino que los ingenios del ser humano se utilizaron para sortear el complejo entorno de la caída del Imperio de occidente y también para construir una Europa ahora fusionada en una realidad cultural nueva y diversa: el mundo romano germánico.

Pero entonces, ¿qué fue lo que realmente ocurrió en el medioevo con relación a los viajes y a las grandes travesías, que tanta mala fama le han traído a un período histórico ya bastante desprestigiado?

La verdad es que los viajes siempre han existido en la historia de la humanidad. Desde el mundo antiguo, fueron recurrentes los largos recorridos muchas veces asociados a empresas de intercambio económico, o también por fines

políticos y militares. Por ejemplo, la empresa de Alejandro Magno posibilitó el conocimiento del extenso territorio que iba desde Persia hasta la India, y que si bien era naturalmente conocido por los habitantes locales, para el mundo balcánico y en particular, para la gente de ciencias, significó ampliar el espectro geográfico, tal como se vio reflejado en los aportes cartográficos del siglo III a.C. y que llevaron incluso a matemáticos como Eratóstenes, a atreverse a realizar cálculos acerca del tamaño de la esfera terrestre, algo que hasta el día de hoy resulta sorprendente.



El Mapa de Marco Agripa, siglo I a.C

Foto: Pablo Núñez Cook.

Es decir, los viajes, las travesías, y el conocimiento del «más allá geográfico», siempre fue una variable en constante movimiento, en un mundo en que paulatinamente se iban resolviendo sus enigmas. Primero la esfericidad de la tierra, ya identificada por mentes brillantes como Pitágoras, Platón y Aristóteles por citar algunos, o la exactitud del tamaño de la esfera, mérito atribuido al referido Eratóstenes, quien siendo bibliotecario del célebre repositorio de Alejandría llegó a la conclusión de que la medida del perímetro de la circunferencia de nuestro planeta era de una cifra muy cercana a los 40.000 kilómetros, con un margen de error casi nulo si se compara con los actuales 40.075 kilómetros que mide el ecuador terrestre, algo simplemente extraordinario.

Y si los griegos fueron muy asertivos en procurar un mayor conocimiento geográfico, en el mundo romano, hombres de armas como Marco Agripa realizaron obras geográficas aprovechando los conocimientos adquiridos durante la expansión militar de aquel Imperio que estaba en pleno desarrollo.

La obra de Agripa, que según algunos fue complementada por el propio emperador Augusto, representaba la visión romana del mundo, es decir, conocer el territorio dominado y, al mismo tiempo, situarlo en un contexto global, proveyéndose para ello de información generada tanto por las campañas militares, por viajeros y comerciantes, por cartografía capturada a los enemigos, o en último término, por diversos testimonios que posibilitaran construir una idea del mundo en el que vivían. Y aunque ellos controlaban solo una parte de dicho mundo, era un espacio lo suficientemente extenso como para conformar una de las empresas políticas más poderosas de la historia. Sin embargo, el deseo de conocer el “más allá de las fronteras” fue un constante incentivo para estar siempre abiertos a nuevas expansiones y a identificar espacios lejanos viables o inviables para construir relaciones directas.

Por ello, cuando finalmente cae el Imperio Romano de Occidente y se producen las invasiones bárbaras, la herencia que inicialmente recibe aquel período conocido hoy como Antigüedad tardía, fue el de un conocimiento geográfico del mundo grecolatino fusionado a partir de las múltiples experiencias recopiladas durante siglos, y en donde prevalecieron ciertas ideas ya resueltas por la ciencia como la esfericidad terrestre, aunque acompañadas también de la



Pero la ausencia de exploraciones no impidió que el ser humano mantuviera una imagen del mundo, tal como lo representó San Isidoro de Sevilla en el siglo VII, quien, en su célebre obra *Etimologías*, quiso mostrar una tierra esférica perfecta privilegiando el carácter simbólico, fundando sin imaginar, la tradición de los mapamundi *Orbis Terrarum*, o también conocidos como T en O, por la forma en que se presentaba a la tierra, rodeada por un océano, y por ende, en forma de letra O, y unos mares interiores que al dividir las tres partes del mundo en forma de T, terminaban simbolizando al mismo tiempo la cruz de Cristo.

Y si bien no desapareció totalmente el conocimiento grecolatino gracias a que a través de los manuscritos se comenzaron a resguardar en las bibliotecas monásticas que proliferaron por Europa, los «hacedores de mapas», sin noticias fidedignas sobre nuevos hallazgos de tierras y mares, terminaron por continuar reproduciendo estos nuevos mapas T en O, que relegaron la exactitud geográfica en pro de una interpretación teológica.



Mapamundi de Isidoro de Sevilla, siglo VII

Foto: *Etimologiae*, Günther Zainer, Augsburgo, 1472.

Y fueron muchos los ejemplos que se observaron en el tiempo de este tipo de cartografía simbólica, que contenía de todas formas algunas convicciones geográficas que fueron una constante hasta el siglo XV en cuanto a pensar que la tierra tenía tres continentes, idea que si bien ya existía en la visión geográfica griega, se había visto fortalecida por la tradición judeocristiana que sustentaba esta convicción en la referencia a Noé, a propósito del diluvio universal, y en donde se hablaba que sus tres hijos, Sem, Cam y Jafet, poblarían con su descendencia las partes del mundo¹, es decir, una división tripartita que coincidía con la visión que el mundo científico de la antigüedad sostenía con relación al ecúmene, es decir, la tierra habitada en el planeta, que para entonces se creía que era Europa, Asia y África.

Por lo anterior, no es extraño que durante varios siglos, perviviera esta idea en la cartografía simbólica cristiana puesto que las Sagradas Escrituras confirmaban una «verdad» que parecía incuestionable y que por cierto lo fue incluso hasta una década después del primer viaje de Cristóbal Colón.

Un segundo aspecto de esta cartografía teológica en que se solía deformar geográficamente el territorio en pro de visualizar a Jerusalén en el centro del mismo, puesto que los mapas se dibujaban definiendo el oriente en la parte superior y occidente en la inferior. Con ello, no solo la ciudad santa quedaba en una posición central, sino que se indicaba que el paraíso terrenal, supuestamente ubicado en Asia, quedaba siempre encabezando la representación geográfica del mundo.

El célebre mapa del Beato de Liébana, del siglo VIII, un monje hispano que seguía el patrón de los mapas T en O, deja en claro que el objetivo de esta pieza que estaba inserta en prólogo a sus *Comentarios del Apocalipsis de San Juan*, no era otro que posibilitar la ubicación geográfica de los pasajes bíblicos y, por tanto, confirmar la idea de las tres partes del mundo, y de que un gran océano rodeaba las tierras del mundo sin la preocupación de delinear los territorios y buscar alguna posible exactitud geográfica.

1 Gen 9, 18-29.



Mapamundi Beato de Liébana, siglo XI

Foto: Biblioteca Nacional de Francia. Source gallica.bnf.fr.

Este ejemplo se puede observar en muchos mapas del medioevo hasta el siglo XIII, en que diversas versiones mantuvieron este patrón. Así por ejemplo, lo hallamos en caso del mapamundi de Ebstorf, elaborado hacia el año 1300 en la Baja Sajonia, y en donde persistía la idea de una representación del mundo desde una mirada teológica y donde no se visualizaban progresos en el conocimiento geográfico ante la ausencia de información acerca de viajes y exploraciones, pese a que por esos mismos años había retornado a Venecia Marco Polo tras haber vivido un cuarto de siglo en el extremo oriente, relato que se daría a conocer unos años más tarde.

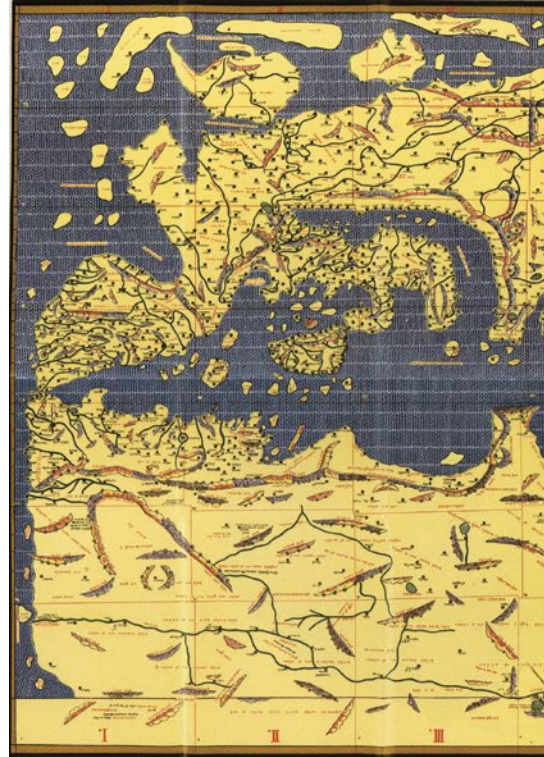


Mapa de Ebstorf, año 1300, reproducción del original destruido en 1943
 Foto: <https://warnke.web.leuphana.de/hyperimage/EbsKart/index.html#O9999/>.

Lamentablemente esta valiosa pieza cartográfica fue destruida en 1943 a raíz de los bombardeos que sufrió la ciudad de Hanover, por lo que solo se conocen las referencias fotográficas que dejan en evidencia el objetivo pedagógico de la obra que buscaba situar espacialmente la historia de la salvación. Se observa, por ejemplo, en la parte superior el jardín del Edén y la cabeza de Cristo, en el centro la ciudad Santa de Jerusalén, las manos al sur y al norte que están a la izquierda y derecha respectivamente, y en la parte inferior, los pies del Señor, precisamente donde se ubica Portugal. En suma, el mapa del mundo era al mismo tiempo el cuerpo de Cristo.

Junto a este ejemplo, otros mapas continuaban deslumbrando visualmente a sus contemporáneos, tal como ocurre con el mapa de Hereford, ubicado en la catedral del mismo nombre en Inglaterra, y que su uso original en un retablo deduce que tenía fines completamente teológicos pero sin descartar el conocimiento de la antigüedad, aunque dando pie, como en los otros ejemplos, a toponimia real y también imaginaria, a habitantes fantásticos y mitológicos, recogiendo incluso tradiciones de mundo griego como el minotauro de Creta.

Para entonces también existía una cartografía no cristiana que recogía el saber científico griego a través del mundo musulmán, y cuyo mejor exponente es Al-Idrisi, un cosmógrafo árabe nacido en Ceuta en el año 1100 y formado en Córdoba, quien trabajó por años en la corte del rey Roger II de Sicilia. Su obra cartográfica, considerada una



de las mejores representaciones geográficas del mundo medieval, si bien no tuvo gran influencia en el resto de Europa de su tiempo, mostraba una búsqueda de conciliación entre lo real y lo simbólico. Esto último se observa en el sur del mundo, que el autor sitúa en la parte superior del mapa y en donde se puede deducir el desconocimiento que se tenía de la forma de la África Meridional pero en donde la ciudad de la Meca tomaba la posición central de la representación cartográfica. El autor pudo realizar esta obra gracias a múltiples fuentes e informantes que confirmaban la existencia de los tres continentes, dejando al océano Atlántico como el mar que también regaba las costas del extremo oriente, una idea que siguió vigente hasta los tiempos en que Enrique el Navegante promovió los viajes de descubrimiento en el siglo XV.



Mapamundi de Al – Idrisi, siglo XII

Foto: Konrad Miller, 1929. Dominio público.

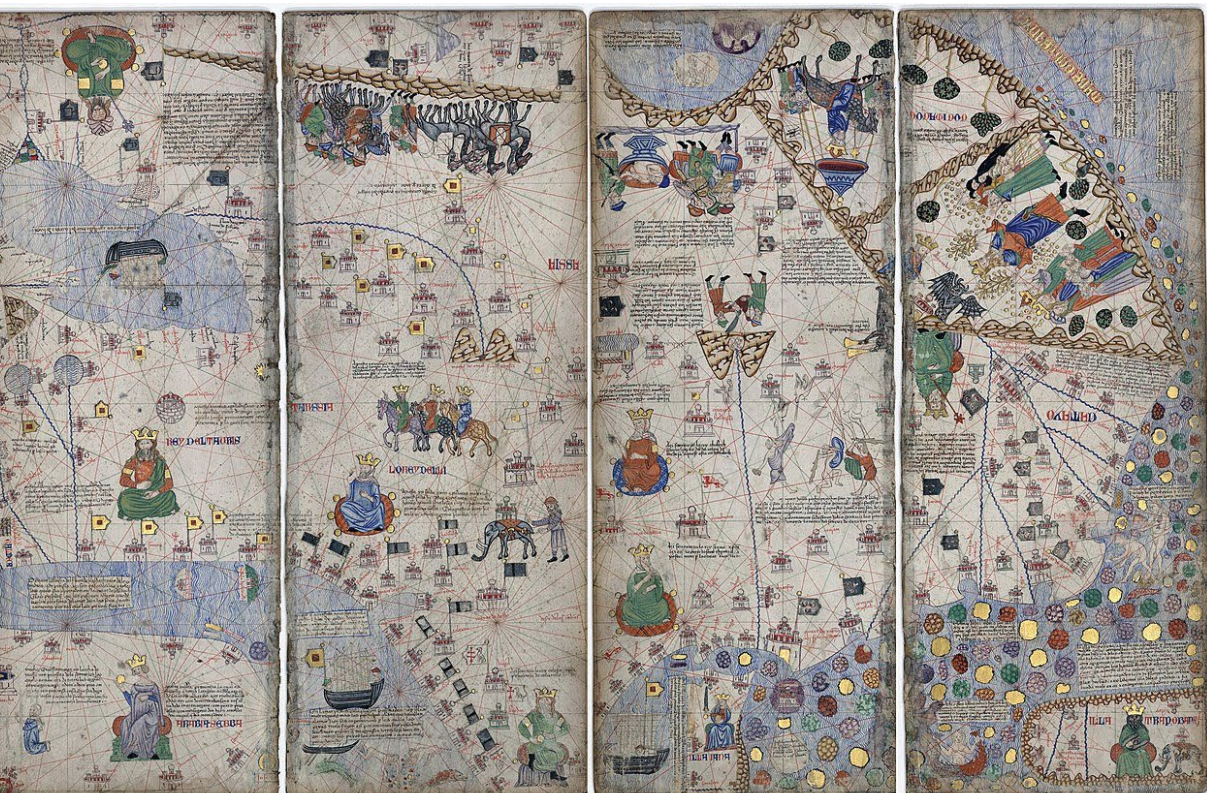
A partir de lo anterior, se puede señalar que, hasta finales del siglo XIII, el conocimiento geográfico del mundo, si bien tenía mayoritariamente otros fines más allá de lo geográfico, mantenía vínculos con el saber recogido a través de los siglos, aunque daba mucho espacio a la imaginación y a la fantasía. Sin embargo, hacia finales del siglo XIII la aparición de las cartas portulanas, es decir, mapas que posibilitaban reconocer puertos o bahías, significó un gran progreso en el conocimiento geográfico más específico, primero en el mar Mediterráneo y luego en otros espacios marítimos y oceánicos.

Este tipo de mapas fue coincidente con la reactivación del comercio medieval en dicho siglo y se hizo aún más intenso en el siguiente, por lo cual, los viajes aumentaron tanto en el referido mundo mediterráneo como también en



el Atlántico, siendo la costa portuguesa, así como el mar del Norte y la costa noroccidental africana la más representada en los constantes delineamientos que se hicieron en las centurias aludidas.

En este contexto, las expediciones genovesas, catalanas y baleares cobraron mucha importancia, por lo que no debe sorprender que las principales piezas portulanas que se conocen, provienen de dichos territorios en donde se consolidaron verdaderas «escuelas» cartográficas que reproducían y mejoraban sistemáticamente estos portulanos, además de mejorar los instrumentos náuticos al servicio de mejorar la conectividad de los mares, y por ende, del comercio.



Atlas de Abraham Cresques, 1375, Biblioteca Nacional de Francia.

Foto: Biblioteca Nacional de Francia. Source gallica.bnffr.

Con respecto a estos mapas náuticos, se representaba con detalle la costas y todos los puntos de referencia que pudiesen servir a la navegación como, por ejemplo, ríos y montes, verdaderos hitos que posibilitaban la ubicación geográfica. De igual forma, una característica muy propia de los portulanos son las líneas entrecruzadas las que eran rumbos de vientos dibujadas a partir de los 4 puntos cardinales, y que eran seguidas por los marinos².

Un ejemplo de lo anterior lo observamos en el mejor portulano existente, conocido como el atlas de Cresques, elaborado por el mallorquín de origen judío Abraham Cresques en 1375 y que tiene la particularidad de ser una síntesis del conocimiento geográfico de todo el mundo, aunque evidenciado el gran nivel de desarrollo que la cartografía tenía sobre los espacios marítimos navegables de occidente, aunque en el mundo oriental incorporaba noticias del viaje de Marco Polo, en suma, una verdadera obra maestra.

Precisamente estos portulanos se mantuvieron muy vigentes en la primera mitad del siglo XV, justo en tiempos en que se desarrolló la expansión portuguesa en el Atlántico, y por tanto, también Lisboa comenzó a transformarse en un centro relevante para la elaboración de cartas náuticas, concordante con una planificación estratégica que dirigirá el príncipe Enrique a partir de 1418.

En definitiva, la cartografía medieval, permitió la convivencia entre lo real y lo imaginario pero paulatinamente el dinamismo comercial de los siglos XIII y XIV, y por ende, la reactivación del comercio marítimo, las mejores tecnológicas, así como el reencuentro con el saber clásico a través de los humanistas, permitió que hacia la Baja Edad Media y ya entrando a los años 1400, el conocimiento cartográfico abriera las posibilidades de continuar resolviendo enigmas, como el de si existía un paso marítimo al sur de África que conectara el Atlántico con el Índico, o si existían islas misteriosas en este gran «Mar océano» y que muchas veces eran representadas por la cartografía tradicional.

Pero estas interrogantes convivían con verdades incuestionables para entonces: la tierra tenía tres partes y el océano que regaba las costas de Portugal y España

² Mateo Martinic y Rodrigo Moreno, Estrecho de Magallanes, Cinco siglos de Cartografía (1520-2020), Corporación- Patrimonio Marítimo de Chile, Valparaíso, 2021, p.47.

era el mismo que lo hacía en las costas de Japón y China. Y como en dicho tiempo se había vuelto a releer a los matemáticos griegos, quedaba claro que la tierra era muy grande y que navegarla desde Europa hacia occidente era totalmente inviable, porque sería tal la dimensión de ese océano que nada podía garantizar la supervivencia humana.

Por lo anterior, ese océano, el Atlántico, que ofrecía tantas incertezas se transformó en una fuente de desafíos, y dicha tarea la asumió este pequeño reino de Portugal, el que, si bien durante siglos había estado en la periferia de Europa ahora, en el siglo XV, se encontraba frente a un «mar» de oportunidades.

ENRIQUE EL NAVE GANTE

LA VISIÓN ESTRATÉGICA HACIA
LA CONQUISTA DEL ATLÁNTICO



CAPÍTULO



Portugal: de reino periférico a cabecera del mundo atlántico



Portugal es un país pequeño en el contexto europeo, con poco más de 10 millones de habitantes, cifra bastante equivalente a la población actual de Grecia o de Suecia, y que, dicho sea de paso, comparte con estos países un glorioso denominador común: en algún momento de sus extensas trayectorias históricas, estos tres estados, en escenarios y realidades muy distintas, llegaron a ser potencias relevantes.

Los griegos, por ejemplo, en tiempos del gran Alejandro Magno y su imperio helenístico, se convirtieron en una potencia hegemónica política, económica y cultural, que se extendió, al menos durante un breve tiempo, desde Macedonia por el Oeste hasta el río Indo por el Este. Muchos siglos más tarde, en buena parte del mundo moderno, los suecos fueron una potencia escandinava y grandes dominadores del mar Báltico.

Por su parte, los portugueses en el siglo XV se convirtieron en un activo reino atlántico, gran protagonista de la historia marítima global, la que precisamente comenzó a escribirse en la centuria en que el príncipe Enrique el Navegante, de manera visionaria, promovió la expansión por el Atlántico hasta convertir a su pequeño reino en una potencia oceánica.

En suma, estos tres países que en la actualidad siguen siendo importantes para la realidad europea -aunque alejados del poderío que alguna vez detentaron-, comparten historias de cómo pudieron convertirse en protagonistas, superando dificultades iniciales, potenciando los mejores atributos y desarrollando sus ventajas competitivas.

En el caso de Portugal, que hoy es nuestro centro de atención, el otrora reino que contaba con cerca de 500,000 habitantes como población hacia principios del siglo XV, construyó un poderío que se explica en parte por los grandes liderazgos que tuvo en dicha centuria, pero también gracias a un proceso anterior que es necesario comprender.

Como se señaló en la introducción, la historia de Portugal es milenaria y se remonta a los pueblos originarios que habitaron dicha zona de la península ibérica, y de los cuales, si bien se tienen pocas noticias, de todas formas, ha sido posible el surgimiento de varias hipótesis sobre quiénes eran dichos habitantes

y cuáles sus características culturales. Lo tradicionalmente más aceptado es que dichos habitantes eran de origen indoeuropeo, aunque también hay vestigios sólidos sobre procedencia de grupos celtas, en especial en el norte de la península.

Lo que es claro es que, en tiempos del Imperio Romano, se identificaban en el actual Portugal tres grupos étnicos muy definidos que estaban distribuidos a lo largo del territorio. En primer lugar y con más fama conceptual estaban los lusitanos, de los que tradicionalmente se ha creído que eran de origen celta, aunque también hay quienes sitúan sus orígenes en las migraciones indoeuropeas varios milenios antes de Cristo. Se ubicaban en el territorio central del país actual y tuvieron tal importancia y arraigo a dichas tierras que los romanos terminaron denominando como *Lusitania* a la Provincia establecida tras la conquista y en donde fijaron su capital en la ciudad de Augusta Emérita, la actual ciudad española de Mérida.



Extracto del Mapa Pomponio Mela, Versión de Konrad Miller, *Orbis habitabilis ad mentem Pomponii Melae, Mappaemundi, Heft VI*. Dominio público.

Los lusitanos eran un pueblo guerrero por excelencia, y pese a que fueron finalmente doblegados y sometidos por los invasores de la península itálica, marcaron tal impronta en la historia del oeste peninsular que hasta hoy su herencia cultural más visible es el gentilicio, puesto que el nombre prevalece en la cultura popular del país como sinónimo de identidad nacional portuguesa.

El otro pueblo que los romanos asociaron a lo que es hoy una parte del territorio de Portugal fue el Galaico, el cual gracias a estudios recientes lo vinculan a un conjunto de pueblos del extremo norte de la península ibérica y que estuvieron influidos por la cultura céltica. De hecho, la actual Galicia, cuya frontera política con Portugal es el río Miño, es un espacio cultural que se remonta a dicha herencia legada por poblaciones originarias que fueron ocupadas por Roma en el siglo II a.C. y que siglos más tarde, en tiempos del emperador Diocleciano (284 – 305 d.C), se convirtieron en provincia del imperio con el nombre de Gallaecia, siendo uno de sus centros urbanos más importantes la ciudad de Bracara Augusta, actual Braga, la que debe su nombre a los habitantes locales de origen celta llamados brácaros, quienes habitaban la zona comprendida entre los ríos Cávado y Tamega.





Ciudad de Braga, Georg Braun and Frans Hogenberg, 1598
Foto: Colección privada.

Si bien los brácaros resistieron con mucho tesón la invasión de sus territorios en tiempos del emperador Augusto en el siglo I a.C., fueron finalmente sometidos y romanizados, al igual que otros pueblos célticos galaicos, conformando con el correr de los siglos una nueva unidad cultural. De hecho, muy cerca de Braga se encuentra la ciudad de Guimarães, reconocida como la cuna del actual Portugal, tema que mencionaremos más adelante.

El tercer grupo étnico que los romanos identificaron, junto a los referidos lusitanos y galaicos, fueron los conios, que se ubicaban en el extremo sur, en el actual Algarve, precisamente la región que siglos más tarde adquiriría gran fama en tiempos de Enrique el Navegante. De estos pueblos, del cual también se hallan orígenes indoeuropeos, se conocen pocas noticias, aunque las más importantes se suelen asociar a vínculos culturales con la antigua civilización de los Tartessos, entre los siglos XII a.C. hasta el siglo VI a.C. y luego, a los turdetanos, previo a la conquista de los romanos. En ambos casos, los antecedentes nos presentan un pueblo que estuvo conectado con el mundo marítimo, en particular con fenicios y griegos del mundo mediterráneo, tradición que permanecerá por siglos porque precisamente en el Algarve, y específicamente junto al Cabo de San Vicente, se encuentra Sagres, para muchos, el símbolo de la futura conquista del Atlántico por parte de Portugal.





Mapa de la costa del Algarve, Lucas Janszoon Waghenaer, 1594.
 Foto: Gentileza Colección Barry Ruderman, La Jolla, California.

Estos tres grandes grupos étnicos identificados en el período de dominación romana significaron el inicio de un profundo proceso de romanización, el que principalmente se manifestó en la presencia de legiones, y por ende, colonos, así como por la implantación de instituciones, en particular en el marco jurídico y por el uso del latín como lengua cotidiana, la que poco a poco terminó por imponerse a los antiguos idiomas locales.

Así, antes de la caída del Imperio Romano de Occidente, las Provincias de Lusitania y Gallaecia comprendían la totalidad de lo que hoy es Portugal, aunque también conformaban una unidad política que integraba otros territorios actualmente bajo soberanía hispana, incluida la antigua Mérida, hoy capital de la comunidad autónoma de Extremadura.

Pero ese mundo romano sucumbió tras las invasiones de pueblos germanos que se abalanzaron sobre la península ibérica durante el siglo V d.C. Así llegaron los suevos, quienes fundaron el primer reino germánico en Portugal que comprendía los territorios de Gallaecia y la parte norte de Lusitania. Este reino fijó su capital en la ciudad de Braga, aunque posteriormente en una etapa de expansión incorporaron territorios más al sur, dominando por un breve tiempo hasta el Algarve.

También arribaron los alanos, un pueblo caucásico que junto con los suevos y también los vándalos, llegaron a la península ibérica en la primera oleada invasora. Y si bien los alanos terminaron su migración en la costa de África occidental, los que permanecieron en la península terminaron asentados en los territorios de la antigua Lusitania y también en la otrora provincia romana cartaginense.

En cuanto a los referidos vándalos, pueblo de origen germánico, también pasaron por los territorios del actual Portugal y algunos grupos terminaron asentándose al norte del reino suevo pero la mayoría continuaron su larga travesía hacia la antigua África romana.

Pero si hablamos de invasiones u oleadas migratorias, los visigodos fueron los más reconocidos, puesto que tras deambular desde finales del siglo IV d.C. por los territorios imperiales de la península balcánica y Dalmacia, y



saquear la península itálica incluida Roma en el año 409, estos germanos terminaron asentándose primero en Aquitania, para después continuar hacia la Península Ibérica donde consolidaron su dominio a mediados del siglo V. Y si bien su asentamiento no comprendía inicialmente los territorios de Portugal puesto que establecieron su capital hispana en Toledo -en la Galia su centro era Toulouse-, terminaron conquistando y dominado todo el centro y sur de Portugal, incluida la ciudad de Felicitas Julia Olissipo, actual Lisboa, e incluso, al siglo siguiente, sometieron a los propios suevos del norte.



Olissippo quae nunc Lisboa, ciuitas amplissima Lusitanae,
Georg Braun and Frans Hogenberg, 1598.

Foto: Gentileza Biblioteca Pública de Nueva York.

De esta forma, el mundo germánico se consolidó en Portugal como también ocurrió en la mayoría de los territorios de Europa occidental, pero dichos asentamientos y nuevas formaciones políticas -reinos-, no produjeron limpiezas étnicas sino un profundo mestizaje con los habitantes locales, los cuales, si bien estaban ya romanizados y eran cristianos, tenían además herencias culturales ancestrales diversas.

Por esta razón, se puede señalar que entre los siglos V y VIII d.C., en donde no hay mucha información sobre el quehacer cotidiano en los territorios de la antigua Lusitania, el proceso de inculturación adquirió mayor profundidad, siendo un ejemplo de ello la incorporación de estos pueblos germánicos al catolicismo romano, recordando que tanto suevos como visigodos profesaban el arrianismo como religión a su llegada a la península ibérica, pero que los primeros se convirtieron al catolicismo a mediados del siglo V y los godos a fines del siglo siguiente.

Así, la antigua lengua latina hablada y pronunciada por los habitantes locales, y que a su vez tenía influencia celta, se vio relacionada por los idiomas germanos que se introdujeron en la península; sin embargo, el desarrollo cultural de los invadidos terminó condicionando a los invasores, a tal punto que en este período se comenzó a germinar el origen de un nuevo idioma, el gallego - portugués, una lengua que derivada del latín, que además incorporó léxico germano, y que con el correr de los siglos terminó separándose en dos idiomas diferentes pero posibles de comprender entre sí. En particular, el portugués, además influido por el árabe a partir del siglo VIII, sería el que finalmente terminaría unificando el territorio, en la Baja Edad Media, tal como lo veremos más adelante, en tiempos de la Dinastía Avís.

Sin embargo, durante la Alta Media, el actual territorio de Portugal y gran parte de la península ibérica vivirían una nueva llegada de foráneos: los musulmanes llegados a través del estrecho de Gibraltar a partir del año 711, quienes tras conquistar los territorios y someter a la población, integraron el territorio al dominio del califato de Damasco en Siria, a la cabeza de la entonces famosa dinastía omeya. Así nacía el al-Ándalus.

Pero no solo fue esta ciudad la que prosperó en tiempos árabes, puesto que el sur del territorio recibió una profunda influencia, en especial la región del Algarve, con un auge en la vida urbana y mejoras sustanciales en la vida económica gracias al incremento del uso de los suelos agrícolas.

Sin embargo, el fin de califato de Córdoba en el año 1031, significó la fragmentación de sus dominios y, entre ellos, los territorios que comprenden el actual Portugal al sur de río Duero hasta las cercanías del Algarve quedaron bajo el dominio del reino Taifa de Badajoz, controlado por los bereberes aftasies.

Para entonces, la ciudad de Porto Cale ya pertenecía a los cristianos puesto que, en el proceso de reconquista por el norte, liderado desde Asturias, el puerto había sido conquistado y repoblado en el año 863, fundándose el condado de Portocale, que con el correr de los años dará origen al nombre definitivo del reino. El héroe de este proceso se llamaba Vímara Pérez, vasallo del rey Alfonso III de Asturias, quien además de ser nombrado el primer gobernador de Portocale, fundó una ciudad cercana a la referida Braga, bautizándola como Vimarani, que con el tiempo será conocida como Guimaraês, para muchos, el origen de Portugal.

Pero no solo hubo movimientos internos en los territorios de la antigua Gallaecia y Lusitania, puesto que por el mar acecharon nuevos peligros, esta vez venidos del mundo nórdico, ya que los vikingos habían aparecido en la costa lusitana, atacando y saqueando Lisboa en el 844, golpe que repitieron un siglo más tarde, en el año 968.

Por todo lo anterior, se puede señalar que en el caso de la historia portuguesa, inserta en el al-Ándalus, se tuvo muchas vicisitudes que se extendieron durante los siglos IX y XII; sin embargo, el momento crucial para entender el por qué Portugal terminó conformándose en un reino cristiano e independiente del resto de la península ibérica fue en el año 1139, cuando se funda oficialmente el reino de Portugal en el referido condado de Portocale -que había pasado por varias etapas de dominio-, siendo el primer monarca Alfonso I, de la Casa de Borgoña, vencedor de la batalla de Ourique frente a los musulmanes, en donde el mito popular señala que el propio Jesucristo ayudó a las fuerzas cristianas a doblegar al ejército del emir almorávide Alí ibn Yúsuf.



Rey Alfonso I de Portugal

Compendio de crónicas de reyes.

Foto: Gentileza Biblioteca Digital Hispánica,
 BNE, Madrid.

Este nuevo reino que recogía el nombre del antiguo condado, y que como se señaló, se inspiraba conceptualmente en «Portus Cale», el actual Oporto, sustentaba su garantía de independencia no solo en la lucha contra los musulmanes, sino también contra los cristianos de Galicia, León y Castilla. Por ello, el proceso de consolidación de Portugal fue extenso y tuvo varias etapas, pero hay un hito relevante como el acaecido en la toma de Lisboa en el año 1147 en el contexto de la Segunda Cruzada, cuando las fuerzas del rey Alfonso I lograron la victoria definitiva gracias al apoyo de caballeros cruzados venidos desde el norte de Europa.

Con Lisboa capturada, el objetivo se planteó hacia el sur, puesto que el Algarve era el último bastión musulmán, el que finalmente cayó en manos portuguesas en el año 1249, después de un extenso y complejo proceso de reconquista. Así, Portugal pudo consolidar su actual territorio hacia el año 1267, siendo Lisboa su capital desde el año 1255, aprovechando su ubicación estratégica al tener una posición geográfica central en el contexto del reino y un emplazamiento privilegiado hacia el Atlántico.

Sin embargo, pese a que Portugal ya no tuvo los problemas como los que vivió el Reino de Castilla en cuanto a tener temas pendientes, como el reino musulmán de Granada, el peligro para los lusitanos era precisamente el interés de los castellanos por unificar toda la península ibérica, y por ende, de hacerles perder su independencia. Precisamente otro hito relevante de su historia ocurrió a fines del siglo XIV y tuvo relación con un problema de sucesión dinástica que acentuó el riesgo referido.

La Casa de Borgoña gobernó el reino de Portugal hasta el año 1383 cuando el monarca Fernando I murió sin dejar descendencia directa, y se produjo una gran guerra civil que se extendió por dos años, de la cual salió victorioso Juan I de Portugal, hermanastro del rey quien venció al otro pretendiente del trono, Juan I de Castilla, en la batalla de Aljubarrota. Por ello, este episodio bélico librado en el año 1385 es para los portugueses un hito de enormes proporciones históricas, porque significó la garantía de la independencia frente a los enemigos castellanos, y a su vez, la confirmación de la llegada de una nueva dinastía al trono lusitano, la de los Avís.





Batalla de Aljubarrota 1385. A la derecha, el rey Juan I de Portugal
Foto: Alonso de Mendoza, CCo 1.0

Con esta importante victoria y la llegada de esta nueva dinastía, cuyo origen estaba en la orden militar de San Benito de Avis -el maestre era precisamente Juan de Portugal-, se inició una nueva etapa del reino estando entre los nuevos objetivos, el tener una mirada más expansiva que incluiría los espacios marítimos, un tanto descuidados producto de esta etapa de consolidación territorial.

Portugal terminaba así una extensa etapa de unificación tomando una posición ventajosa frente a Castilla, cuyo proceso similar tendría todavía un siglo por delante hasta la captura de Granada en 1492. Los portugueses, con sus diversas y ricas herencias culturales provenientes desde los pueblos originarios más remotos, hasta la presencia islámica reciente, adquiriría una identidad cuyo ejemplo más contundente lo daba el propio monarca Juan I, quien se considera el primer gobernante que redactó las leyes de su reino en idioma portugués, aquella lengua que siendo hija del latín contenía herencias celtas, germanas y árabes, conformando una nueva y genuina realidad lingüística.

En suma, una hermosa síntesis del propio pueblo portugués, en donde, como lo vimos, hallamos vestigios indoeuropeos, celtas, griegos, fenicios, romanos, suevos, alanos, vándalos y visigodos, árabes y bereberes; una trayectoria que conformó no solo una realidad cultural propia, sino también que posibilitó la consolidación de su unidad política, en un siglo intenso en cambios, en la misma centuria donde nació el humanismo.

Al poco tiempo de asumir como monarca, el rey Juan I se casó en Oporto con la noble inglesa Phillipa de Lancaster en 1387, de cuya unión nacieron 8 hijos, siendo uno de ellos el que será particularmente el centro de nuestra atención, el infante Enrique “el navegante”, nacido en 1394 y que será una figura de gran relevancia para la historia portuguesa.



ENRIQUE EL NAVE GANTE

LA VISIÓN ESTRATÉGICA HACIA
LA CONQUISTA DEL ATLÁNTICO



CAPÍTULO



Enrique el Navegante, un visionario



Tal como se vio en el capítulo anterior, la llegada al trono de los Avis significó para Portugal no solo un cambio dinástico, sino también el comienzo de una nueva etapa, en la que los objetivos del reino no eran luchar internamente para consolidar su integridad territorial, sino pensar estratégicamente su posición en el entorno peninsular en el que se emplazaba.



Posible retrato de Enrique de Avis, Bruno Gonçalves, c.1470.

Foto: Museo Nacional de Arte Antigo, Lisboa.

No debemos olvidar que, si bien los lusitanos poseían una importancia como conexión marítima entre el mar Mediterráneo y el Atlántico Norte, tenían una posición periférica en el contexto general europeo, un verdadero *Finis Terrae* del mundo occidental, con sus costas bañadas con un océano poco conocido y explorado salvo en las zonas marítimas cercanas a las costas de la península. En suma, como bien señalaba el recordado historiador John H. Parry, “Portugal se encontraba en la esquina de Europa”³, pero con una maravillosa “fachada atlántica” tomando palabras de Jean Favier⁴.

En este contexto es que debemos entender la figura de don Enrique de Avís, conocido con el sobrenombre de el Navegante, un personaje un tanto mítico que para la historia de Portugal ha sido considerado determinante en su expansión, y en especial, en su proyección ultramarina que llevó a este reino a convertirse con el tiempo en una potencia global.

Como se señaló en el capítulo anterior, el príncipe don Enrique había nacido en 1394 en Oporto, siendo el tercer hijo del rey Juan I de Portugal. Su madre, Fhillipa de Lancaster, era hija de Juan de Gante y nieta del rey de Inglaterra Eduardo III, así como hermana de quien sería más tarde el monarca Enrique IV de Inglaterra. Es decir, don Enrique encarnaba dos líneas dinásticas relevantes en la Europa de su tiempo. Los Avis, recién ascendidos al trono en Portugal, y los Plantagenet, la casa reinante de Inglaterra que se acercaba al ocaso de su rica trayectoria medieval.

Al ser tercero en la línea sucesoria, don Enrique desde pequeño supo que no sería monarca y, por tanto, es posible que la educación recibida estuviera asociada a la carrera de armas, tal como lo había sido su padre, un rey con fama de guerrero y triunfador, como lo demostró en la referida batalla de Aljubarrota de 1385 frente a los castellanos, que le significó a los Avis alcanzar el trono lusitano.

3 J.H. Parry, *El descubrimiento del mar*, Grijalbo, México, 1991, p.125.

4 Jean Favier, *Los Grandes Descubrimientos, de Alejandro a Magallanes*, Fondo de Cultura Económica, México, 1995, p.325.



Casa donde nació don Enrique de Avis en Oporto.

Foto: Krzysztof Golik, CC BY-SA 4.0

Como suele ocurrir, al existir muchos vacíos en cuanto a documentación, su figura ha sido idealizada, atribuyéndole al personaje de estudio ciertas características que han engrandecido su figura. Por ejemplo, como nació a fines del siglo XIV y desarrolló su vida en la primera mitad del siglo siguiente, su coincidencia cronológica con el Renacimiento itálico ha hecho creer a muchos que él representaba aquellos ideales humanistas que le fueron tan propios a los intelectuales y sabios de su tiempo.

Por lo anterior, se pensó que había tenido una gran formación humanista con lecturas de los clásicos grecolatinos, a los cuales había tenido acceso a través de la biblioteca real de Lisboa o a otros repositorios de importancia en su tiempo; sin embargo, esta deducción nunca ha podido ser probada puesto que no hay indicios de que haya tenido una educación diferente a la que se recibía en su entorno cortesano a fines del siglo XIV. Es decir, ante la ausencia de pruebas, parece ser más sensato normalizar la vida del príncipe, el cual más bien se acerca a la idea de que fue formado como caballero de armas, algo propio de la corte, y más aún, porque se condice con las propias tradiciones que heredó de sus líneas familiares. De hecho, se considera que la influencia de su madre fue relevante para don Enrique, puesto que cuando fue nombrado caballero, tomó para sí el lema anglo – normando «*Talant de bien faire*» que significa *Dispuesto a hacerlo bien*, un reflejo del espíritu caballeresco de los Plantagenet, a lo que se sumaba el ideal de “cruzada”, el que siempre estuvo presente en nuestro personaje, tal como lo tenía enraizado su madre, sus predecesores, y sus hermanos mayores, Eduardo y Pedro.

Sin embargo, no hay que olvidar que de todas maneras la formación en la corte estaba por sobre la media de su tiempo y sabemos que don Enrique y sus hermanos sí recibieron una educación de primeras letras latinas, y que ello debió conllevar la lectura de algunos autores clásicos, pero desconocemos mayores detalles. Lo cierto es que don Enrique fue formado como un hombre de armas e incursionó desde muy joven en empresas militares de relevancia, siendo la conquista de Ceuta en 1415 la misión más relevante de las que se tiene memoria y prueba.



El infante don Enrique en la Conquista de Ceuta, 1415. Jorge Colaço.

Foto: Estación San Benito, Porto, CC BY-SA 4.0

En un verdadero intento de revivir las antiguas proezas de las guerras de reconquista contra el islam, que en Portugal ya habían finalizado a mediados del siglo XIII, el rey Juan I decidió tomar aquella estratégica ciudad, considerada la llave del Mediterráneo y al mismo tiempo, puerta de entrada para la conquista de Marruecos y de la costa de África occidental. A dicha expedición el monarca llevó a sus tres hijos quienes adquirirían la experiencia necesaria en el mundo



de la guerra y, el mismo tiempo, posibilitarían sus consagraciones como nobles caballeros de armas con la autoridad del éxito, del triunfo. Así, por ejemplo, tras la victoria y captura de la ciudad, a don Enrique se le nombró duque de Viseu, y a su hermano Pedro se le entregó el ducado de Coimbra. En cuanto a su hermano mayor, Eduardo, también nombrado caballero, llegaría a ser años más tarde el sucesor en el trono a la muerte del rey Juan I en 1433, llegando a ser conocido como Eduardo I de Portugal. En definitiva, una verdadera iniciación en el mundo de la guerra, algo que se veía necesario para una familia que veía en aquella actividad una gran oportunidad de crecimiento.



Catedral de Viseu, siglos XII – XVI.

Foto: Manuel V Botelho; CC POR 3.0

Si bien la acción de Ceuta fue liderada por el rey Juan I, siempre se ha atribuido a don Enrique un papel importante no solo por el éxito de esta enorme empresa conquistadora que involucró grandes esfuerzos humanos y materiales para Portugal. De hecho, se dice que fueron 50 mil hombres y 200 naves⁵ las que participaron en la toma de aquella estratégica ciudad, episodio que se transformó en un hito -en un antes y después-, marcando el comienzo de la gran expansión lusitana por la costa africana atlántica, y cuyo ideólogo principal sería precisamente don Enrique.

Sobre este punto hay posiciones variadas sobre el espíritu que movió al infante portugués a mirar la costa atlántica como el espacio natural de crecimiento para un reino que ahora veía oportunidades de expansión. Siempre se ha señalado que tenía el ya mencionado espíritu de cruzada, y que la cristiandad de los diversos pueblos lejanos era su principal objetivo. De hecho, él, como muchos, creía en la existencia del mítico reino cristiano del Preste Juan supuestamente ubicado en algún lugar de África oriental, y posible aliado para futuras cruzadas contra el islam. Sin embargo, a la sombra de estos ideales políticos – religiosos, tal como señala Fernández Armesto, el interés de mirar al sur de África occidental era una forma más oculta de intentar concretar un dominio sobre Las Canarias, una aspiración que para los portugueses aún se consideraba legítima y muy atractiva en términos económicos pese a que ya pertenecía a la jurisdicción castellana⁶.

No obstante, el interés económico no se contradecía con el espíritu caballeresco aludido con anterioridad y prueba de ello es que se sabe que 1420, a instancias del rey Juan I, el Papa Martín V dictó bulas *dignitatis specula* y la *Eximie devocionis affectus* confirmando al príncipe Enrique como Gran Maestre de la Orden de los caballeros de Cristo, institución que había sido fundada en 1319 a instancia del rey Dionís y ratificada por la bula *Ad ea ex quibus* del Papa Juan XXII⁷.

5 Gaspar Mairal Buil, *Historia Cultural del Riesgo*, Pressas de la Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2022, p. 46.

6 Felipe Fernández Armesto, *Los conquistadores del horizonte, una historia global de la exploración*, Ariel, Barcelona, p.198.

7 Luis Rojas Donat, "La potestad apostólica in spiritualibus en las bulas ultramarinas portuguesas del siglo XV", en *Temas medievales*, v.15, ene./dic. 2007.

Tal como señala Rojas Donat, este nombramiento conciliaba precisamente las grandes pretensiones portuguesas, puesto que las rentas que se generarían financiarían “la lucha contra los moros y a la expansión de la fe, fundamentos que estaban acordes con el espíritu fundacional de la orden”⁸ pero al mismo tiempo, posibilitarían las expediciones marítimas dirigidas por el infante don Enrique, por las cuales adquiriría gran fama para la posteridad.

Así, desde el castillo de Tomar, sede principal de esta Orden que había reemplazado a los desaparecidos y míticos templarios en el siglo XIV, don Enrique, tomó el liderazgo de una rica institución que sería clave en el financiamiento de las futuras empresas marítimas que proyectarían a Portugal en el mundo atlántico.



Iglesia del convento de Cristo en el castillo templario de Tomar, sede de la Orden de Cristo

Foto: Marcio Santos, CC-BY-2.0.

⁸ *Ibíd.*

De hecho, si no hubiese sido por las diversas bulas papales que liberaban del pago de diezmos a sus miembros, y la autorización entregada por el Sumo Pontífice para comerciar excepcionalmente con musulmanes, algo que no se podía hacer de acuerdo al derecho canónico de aquella época, la gran empresa emprendida por don Enrique, difícilmente se hubiese concretado. Por ejemplo, la bula *Super gregem dominicum* de 1421, había concedido a Portugal “la licencia para comerciar con los musulmanes, a excepción de las mercancías prohibidas por los concilios lateranenses III y IV: hierro, madera, cuerdas, barcos y armas”⁹, autorización que se prorrogó en varias oportunidades, y cuyo principal ideólogo sería principalmente don Enrique, el príncipe con mirada estratégica.

Así como el nombramiento de Gran Maestre de la Orden de Cristo fue un factor importante en la vida de don Enrique y explicarían en parte el papel que tuvo en la primera expansión portuguesa más allá de la dominación de Ceuta, otro aspecto relevante había ocurrido un año antes, en 1419, y que también debe ser considerado como variable de análisis: el rey Juan I nombró a don Enrique como gobernador del Algarve, con lo cual la presencia del príncipe en dicha región sureña del reino comenzó a forjar la idea de que fue allí desde donde se planificó y concretó aquella gran expansión atlántica. De hecho, el Algarve era aquella parte Atlántica que no solo miraba la inmensidad oceánica sino que lo hacía hacia el sur, con lo cual África y sus costas se transformaban en un objetivo natural.

⁹ Ibídem.



du Pays d'Algarbe, & d'une partie del Condado, felon que ledict Pays se monstre à ceux qui le costoyent.



Representation du Pais circonvoisin du Capo de S. Vincente, quand on le costoye venant du Nord.

Lucas Janszoon Waghenaer, *Costa sur del Reino de Portugal 1584*.

Foto: Gentileza de Barry Ruderman, la Jolla, California

Precisamente en dicha región hay dos hitos geográficos que hasta hoy trascienden. Por una parte, el cabo de San Vicente, conocido en la cartografía romana como *Sacrum Promontorium*, y que es el extremo sudoccidental de Portugal, es decir, «la punta de Europa» y una referencia obligada para los

navegantes desde tiempos inmemoriales. Y el otro hito, cercano al anterior es Sagres, un promontorio natural que alcanza el punto más meridional del Algarve y donde se tejó una de las más famosas leyendas asociadas a la vida del príncipe Enrique, la mítica escuela de Sagres de la cual hablaremos más adelante.

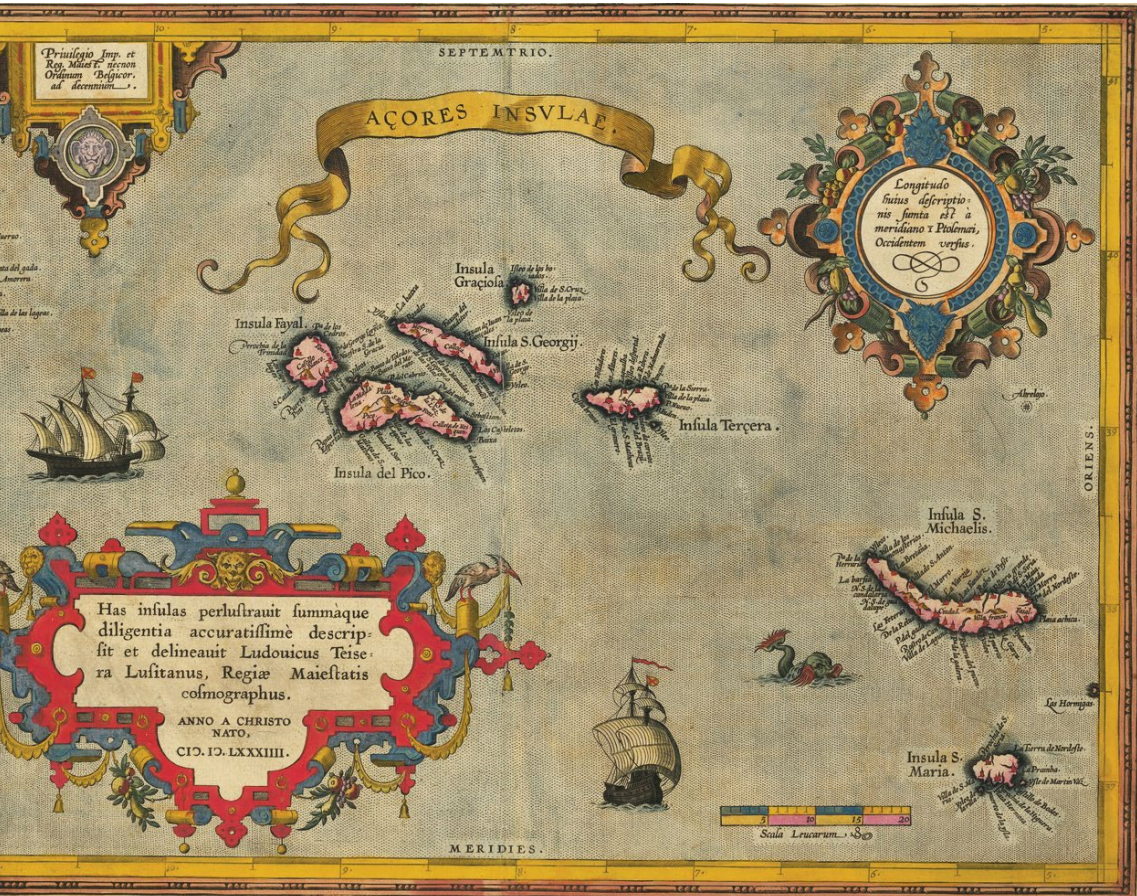
No está del todo claro si don Enrique vivió en el Algarve desde su nombramiento en 1419 o si alternaba su vida entre la corte de Lisboa y el puerto de Lagos -muy cercano al referido Sagres-, lugar desde donde se enviaban expediciones a explorar las costas atlánticas. Sin embargo, tampoco hay que olvidar sus responsabilidades asumidas con la Orden de Cristo y su sede en el castillo de Tomar a partir de 1420. Lo cierto es que don Enrique, en este período de su vida, intenso en responsabilidades, fue cuando promovió el gran proceso de exploración atlántica que como bien se señaló mezclaba diversos fines, muy concordantes con sus ideales, tanto militares, espirituales y económicos.

Si hay que poner una fecha al inicio de las travesías atribuidas a la era de don Enrique, se puede señalar que 1418 fue un punto de partida que puede marcar un comienzo más o menos claro. Ese año el navegante Joao Gonçalves Zarco junto con Tristão Vaz Teixeira, posiblemente veteranos de la toma de Ceuta, y que estaban al servicio de don Enrique, descubrieron la isla atlántica de Porto Santo para posteriormente, al año siguiente hacer lo mismo con la isla de Madeira, nombre que hoy enmarca todo el archipiélago.

Este primer hallazgo pudo no ser decisivo puesto que como señala Cunliffe, pasaron muchos años antes de que los portugueses concretaran un poblamiento de aquellas islas desiertas¹⁰; sin embargo, para la visión del infante Enrique, quedaba claro que mientras más se invirtiera en estas expediciones, más oportunidades se abrían en aquel inmenso mundo atlántico. De hecho, pocos años más tarde, en 1427, el piloto Diogo de Silves, avistó la isla de Santa María en las islas Azores, otro gran paso portugués en su expansión ultramarina. A este descubrimiento se le sumaron los del navegante Gonçalo Velho Cabral quien, también al servicio del príncipe don Enrique, descubrió las islas orientales del mismo archipiélago en 1431 y confirmó al año siguiente el referido hallazgo de Silves.



¹⁰ Barry Cunliffe, *Océano, una historia de la conectividad entre el Mediterráneo y el Atlántico desde la prehistoria al siglo XVI*, Desperta Ferro ediciones, Madrid, 2019, p.516



Islas Azores, Abraham Ortelius, 1603.

Foto: Gentileza Barry Ruderman, la Jolla, California.

Sin embargo, no todo fue bueno en la vida del infante don Enrique y prueba de ello es que sus decisiones también convivieron con los fracasos. Como se señaló anteriormente, la obsesión por las islas Canarias siempre estuvo presente, siendo 4 las expediciones que envió entre 1420 y 1434 con el fin de conquistarlas. La justificación que se tenía para ello es que, si bien dichas islas eran pretendidas por el reino castellano, el que todavía no estuviesen conquistadas y sometidos sus habitantes originarios -los guanches- daba la posibilidad para emprender allí una acción militar. Y así lo intentaron varias veces, pero siempre fracasaron o tuvieron resultados exiguos, como señala el historiador Jean Favier, con gran

“pérdida de tiempo y dinero”¹¹. Y antes de que lo volvieresen a intentar, en 1436, el Sumo Pontífice ratificó las reivindicaciones castellanas por lo que el plan de incorporar las Canarias al patrimonio lusitano se esfumó para siempre.

Tampoco resultó para Enrique el plan de extender los dominios en Marruecos. En 1437 el infante portugués, con el apoyo de su hermano rey, Eduardo I, intentó capturar la ciudad de Tánger, consciente de que, si no se ampliaba su dominio a otros puertos vecinos a Ceuta, difícilmente podrían alcanzar el control comercial de su entorno y la consolidación política del enclave estratégico. De hecho, los marroquíes del reino de Fez habían intentado recuperar Ceuta en dos oportunidades sin lograrlo pero el peligro acechaba. La empresa de don Enrique contó con cerca de 8 mil hombres y le acompañó su hermano menor Fernando «el Príncipe Santo». Lamentablemente para las pretensiones lusitanas, el objetivo no se cumplió debido a la férrea resistencia de Tánger que no solo impidió la toma de la ciudad, sino que terminaron derrotando a los atacantes. Fernando fue capturado en la batalla y estuvo cautivo los siguientes 6 años a la espera de un acuerdo con los portugueses que nunca llegó, falleciendo en la ciudad de Fez en 1443. La razón del porqué don Enrique no pudo recuperar a su hermano es que el reino de Fez exigía como moneda de cambio la ciudad de Ceuta, condición que no fue aceptada por la corona portuguesa, priorizando la mirada geopolítica por sobre los afectos familiares.

Si tomamos los fracasos de don Enrique, es decir, los infructuosos intentos por la conquista de Las Canarias y el fallido ataque a Tánger, puede resultar sorpresiva la fama alcanzada por este personaje a quien tanta relevancia se le atribuye en la historia de la expansión portuguesa en el Atlántico.

Sin embargo, hay ciertos hitos que terminan confirmando que este príncipe portugués tuvo una visión estratégica que terminó cimentando las bases de los que años más tarde se consolidaría como un imperio. Ya los descubrimientos de las Madeiras y las Azores, aún en manos de Portugal, convirtieron a Portugal en un referente atlántico, pero aún más relevante en ese entonces fue el hallazgo de las rutas marítimas al sur del cabo Bojador, las que a partir de 1434 abrieron las costas africanas a las exploraciones lusitanas.

11 Jean Favier, op.cit., p. 326.

El cabo Bojador, ubicado en la costa norte del Sahara occidental era hasta la fecha indicada más arriba un escollo insalvable para los navegantes que pretendían surcar las costas africanas más allá del grado 26 de latitud norte. Sus vientos, corrientes y banco de arena hacían imposible sortear esta barrera natural, habiendo provocado muchos naufragios y pérdidas de vidas. Todo ello hasta que el marino Gil Eannes, al servicio de don Enrique, realizó una travesía que tuvo como punto clave el navegar mucho más alejado del cabo, sorteando los escollos referidos para posteriormente volver hacia la costa al sur del referido cabo.



Costa Africana, islas Canarias y el cabo Bojador en la parte inferior, Jodocus Hondius, 1620.
Foto: Gentileza Barry Ruderman, La Jolla, California.

Esta proeza marítima, causó gran expectación en Portugal que hasta hoy se considera el gran punto de inflexión en la historia de las navegaciones lusitanas pasando el nauta Gil Eannes y el propio príncipe Enrique, promotor de la iniciativa, a la galería definitiva de varones ilustres.

Como bien señala Cunliffe, sortear el cabo Bojador no solo fue una hazaña material, sino que también significó “romper la barrera psicológica que representaba este hito costero y que durante generaciones se había proyectado amenazadora en las mentes de los navegantes”¹².

Con el secreto de cómo sortear el cabo Bojador, que coincidieron con las mejores técnicas de construcción naval e instrumentos náuticos, las expediciones portuguesas al sur no se hicieron esperar. Por ejemplo, en 1442 el navegante Nuno Tristão, tras reconocer el cabo Blanco y descubrir la desembocadura del río Senegal, fundó la colonia de la isla de Arguin, frente a Mauritania, estableciendo allí un enclave para el comercio del ansiado oro y de la goma arábiga. Lamentablemente fue allí donde también se inició el tráfico de esclavos, práctica que, si bien era conocida desde la antigüedad en el mercado del mar Mediterráneo, ahora se hizo intensiva con el establecimiento de esta factoría lusitana.

Otras expediciones promovidas por el infante don Enrique y apoyadas también por su hermano Pedro, fueron alcanzar diversos objetivos al sur de Senegal en demanda del golfo de Guinea. Entre los navegantes, destaca Dinis Dias, padre del posteriormente célebre Bartolomé Dias, quien exploró hasta la costa del cabo Verde.

Como las noticias circulaban rápido por Europa, el infante don Enrique consiguió una bula papal que otorgaba a Portugal los derechos exclusivos de la costa africana desde los cabos Chaunar y Bojador hacia el sur, sepultando con ello cualquier pretensión de la competencia¹³. Valga hacer notar que para entonces, las disposiciones del Sumo Pontífice, en calidad de mediador universal, eran

12 Barry Cunliffe, *op.cit.*, p.520.

13 *Ibidem*, p.520.

respetadas por todos y, por tanto, una bula cerraba la discusión sobre temas territoriales y de jurisdicción.

En la década de 1450 se hicieron los últimos grandes avances de la era de don Enrique. Una expedición a su servicio, al mando del veneciano Alvise de Cadamosto y del genovés Antoniotto Usodimare, descubrieron las islas del cabo Verde, el otro gran archipiélago atlántico que tantos réditos le daría a Portugal en el futuro.

En suma, el éxito del proyecto de Enrique en materia de expansión estratégica fue innegable, aunque como se señaló, también estuvieron presentes los claroscuros de su historia. Parecía que los ideales de caballería y de conversión de infieles se eclipsaba por sus objetivos económicos. La existencia de oro, marfil, la goma arábiga, que tenía altos fines medicinales, y el azúcar obtenido de las plantaciones realizadas en las Madeiras, hacían de este proyecto portugués, un negocio muy lucrativo. Y si a aquello se agrega el comercio de esclavos, entonces las dimensiones de esta campaña expansiva cobraban una importancia no imaginada.

Don Enrique, con sus luces y sombras, se transformó en un referente. Un hombre que, sin estar en el gobierno de facto, gracias a sus relaciones familiares y sus propias convicciones supo leer un escenario de oportunidades para Portugal y para si mismo. Cuando falleció en 1460, los avances lusitanos habían alcanzado la línea del Ecuador y justo un año antes, en 1459, su sobrino, el rey Alfonso V, quien había sucedido en el trono a su hermano Eduardo I, encargó a un cartógrafo veneciano la elaboración de un mapa que actualizara los grandes avances portugueses en el atlántico, así como los hallazgos insulares. El resultado fue una hermosa pieza que simbolizó los frutos de un proyecto que no hubiese sido posible sin una mirada estratégica como la que tuvo don Enrique.



Mapa de Fra Mauro, 1459.

Foto: Gentileza Biblioteca Nacional Marciana, Venecia



Don Enrique nunca se casó y no tuvo descendencia. Su condición de Gran Maestre de la Orden de Cristo probablemente explicaría dicha opción de vida. Se sabe que sus últimos años los pasó en Sagres, y fue allí donde se consolidó el mito de la famosa escuela. Se cuenta que en el castillo que ahí construyó se formó un verdadero nodo de conocimiento sobre navegaciones, exploraciones y cartografía. Allí habrían convergido sabios como Jacome Cresques, hijo del célebre cartógrafo mallorquín Jehuda Cresques, pero nada de ello es posible de probar.

Hoy está claro que dicha escuela como tal no existió, pero sí es verdad que don Enrique vivió en Sagres sus últimos años y, por tanto, es posible que, en su entorno cercano, los temas estratégicos se fraguaran ahí. También es probable que allí en Sagres se desarrollaran largas conversaciones e intercambios de conocimientos que eran «secreto de estado» para los portugueses. Ese es el gran mito que se sustentó en una verdad: este infante portugués tuvo la capacidad de analizar el entorno sobre la que bien vale la pena reflexionar.

Al revisar la vida de don Enrique surge una pregunta final, ¿por qué recibió el sobrenombre de el Navegante? En vida nunca se le conoció con ese apodo y solo en el siglo XIX se le atribuyó dicha característica gracias a la publicación de varias biografías del personaje. La verdad es que él nunca navegó, salvo en las incursiones que le movieron en las campañas de Marruecos; sin embargo, el motivo de dicho nombre es que se consideró que por todo lo anteriormente señalado, este personaje fue el autor intelectual de una expansión que tuvo en el mar la llave maestra para convertir a Portugal en una potencia oceánica, tal como lo veremos en el siguiente capítulo.

ENRIQUE EL NAVE GANTE

LA VISIÓN ESTRATÉGICA HACIA
LA CONQUISTA DEL ATLÁNTICO

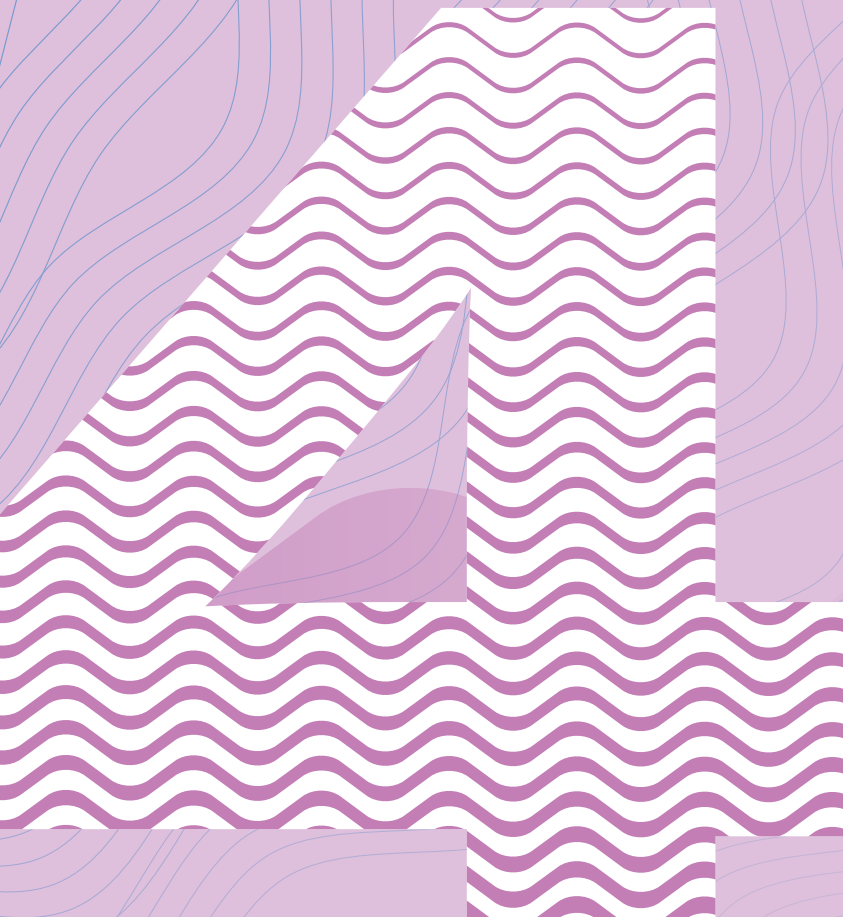


CAPÍTULO





Las innovaciones para una expansión estratégica



Durante los más de 40 años que el infante don Enrique el Navegante fomentó la gran expansión portuguesa en el Atlántico, el progreso tecnológico y la capacidad innovadora fueron una constante que en buena parte explican el desarrollo y éxito de este proceso de crecimiento como potencia marítima.

La mirada estratégica del príncipe en buscar objetivos económicos, políticos y religiosos para Portugal no hubiese sido posible sin la existencia de un espíritu emprendedor e innovador, algo que se respiraba en el ambiente lusitano, en especial, en ámbitos marítimos y portuarios del siglo XV.

Como se ha señalado anteriormente, Portugal tenía una ubicación privilegiada en el Atlántico, incluso con dos ciudades portuarias relevantes como Lisboa y Oporto, pero con muchos otros centros urbanos costeros como Setúbal, Lagos y Faro, estos dos últimos en el estratégico Algarve. Sin embargo, como afirma Fernández - Armesto, hasta el siglo XV, era escaso el porcentaje de la población que estaba involucrada en actividades propiamente marítimas¹⁴. Es decir, el mar marcaba los destinos del reino, pero solo el Atlántico cercano a la costa y las conexiones mediterráneas eran el foco de mayor atención para quienes ejercían actividades comerciales y pesqueras.

Uno de los mayores impedimentos para que un mayor número de personas se involucrara en el ámbito marítimo era el desconocimiento que existía sobre la inmensidad del Atlántico, lleno de misterios e imaginarios. Navegar «la mar oceana», «mar tenebroso» o «mar exterior», nombres con lo que se le conocía en el mundo medieval, resultaba todo un desafío si no se tenían las capacidades del oficio marinerero junto con los conocimientos técnicos que posibilitaran una navegación viable y segura.

Por lo anterior, relevante es señalar que precisamente fue en el siglo XV cuando en Portugal se concretaron importantes avances tecnológicos que permitieron desarrollar el plan promovido por el príncipe don Enrique.



14 Felipe Fernández - Armesto, op.cit., pp.182-183.

En primer lugar, tal como se señaló en el primer capítulo, el progreso de la cartografía se hizo evidente desde la segunda mitad del siglo XIV y los comienzos de la centuria siguiente, permitiendo abrir el apetito por conocer nuevos territorios y dilucidar las grandes incógnitas geográficas, entre las que justamente se encontraba el Atlántico. Estas mejoras en el arte de hacer mapas, si bien no eran de origen portugués, puesto que provenían principalmente de las escuelas genovesas y catalano – mallorquina, permitieron un aprendizaje que con el tiempo posibilitó que los lusitanos también crearan un nodo de cosmógrafos y cartógrafos.



Portulano de Mecia de Viladestes, escuela mallorquina, 1439

Foto: Gentileza Biblioteca Nacional de Francia, París.

Este punto es relevante en cuanto que, si bien Portugal se transformó en un centro de emprendimiento e innovación en materias náuticas, no necesariamente el origen debía ser genuino, puesto que el Mediterráneo era el epicentro de dicha actividad. No obstante, las oportunidades que ofrecía el entorno fueron aprovechadas por los lusitanos y eso es precisamente lo que ocurrió a partir de 1415 tras la toma de Ceuta.

El delineamiento de las costas gracias a los referidos portulanos cada vez más precisos, el hallazgo de islas como las Madeiras y las Azores, la constatación de los vientos y corrientes marinas, el progreso en las técnicas de construcción naval, nuevos modelos desarrollados a través de la experiencia propia y de otros, y la invención de nuevos instrumentos para la navegación, son antecedentes que hay que considerar a la hora de entender el escenario en el que don Enrique desarrolló su plan de expansión antes referido.

Así como Florencia era un epicentro de la creatividad e innovación en los siglos XV y XVI y que aquello se explicaba por un proceso previo que identificamos con el Humanismo, en el caso de Lisboa y los puertos lusitanos, sus habitantes habían ido atesorando lentamente experiencias náuticas a través del tiempo. Una de ellas, probablemente la más maravillosa, fue el surgimiento de la carabela, aquella noble nave que fruto de una larga trayectoria, se convirtió en el gran instrumento de la navegación oceánica promovida por Portugal en el siglo XV¹⁵.

Esta pequeña nave que solía desplazar unas 50 toneladas tenía un origen diverso recogiendo, entre otros, la experiencia de la navegación por el mar del Norte y el Báltico, la que había posibilitado el surgimiento de barcos más versátiles, que solían enfrentar aguas de difícil travesía y en donde los remos de las clásicas galeras habían caído en desuso.

Una nave en particular que puede ser considerada una antesala de la carabela fue la llamada Coca, nombre derivado del neerlandés «kogge», y que fue muy utilizada en el comercio hanseático, en especial en los siglos XIV y XV. Este barco, relativamente pequeño, con una eslora -largo- que en algunos casos llegaba

15 Jean Favier, op. cit., p.253.

a los 25 metros, tenía -manga -ancho- de unos 5 a 8 metros, propicio para aumentar su capacidad de carga, la que podía llegar a unas 200 toneladas en promedio.

Además, este tipo de embarcación requería poca tripulación, aspecto relevante a la hora de pensar en los costos del transporte y en los efectos que esto tenía en el comercio, especialmente en el contexto de la referida liga nórdica.

Ahora bien, la Coca tenía solo un palo mayor para aparejo -velamen- cuadrado, aunque en el mundo náutico se le conocía con el nombre de redondo. Esta característica, muy positiva para navegar con viento favorable, no lo era para enfrentarse al viento contrario, aspecto no menor si pensamos que su utilización en navegación oceánica se hacía más compleja. Sin embargo, sí disponía de una mejora técnica sustantiva como era el uso del timón de codaste, invento medieval que consistía en ubicar un solo timón de paleta en la popa de los buques, un avance de enormes consecuencias para la navegación moderna y que precisamente recibiría importantes mejoras con el surgimiento de la carabela. Valga recordar que con anterioridad las naves tenían el timón de espadilla, a un costado de popa, que consistía en una especie de remo que permitía dar dirección a la nave, sin embargo, la maniobrabilidad era más bien compleja y por ello el famoso codaste marcó un antes y después en la historia de la náutica, justo en tiempo en que los portugueses estaban comenzando a aventurarse en el mundo atlántico.

Con el correr de los años, la Coca fue sufriendo modificaciones, y entre ellas, se le fueron agregando más mástiles, llegando a tener tres en las últimas versiones conocidas, pero para entonces, el desarrollo de la construcción naval había ya llegado a idear la carabela, la nave llamada a enfrentar la expansión atlántica y muy promovida en tiempos del príncipe don Enrique.



Imagen de dos Cocas con timón de codaste, Retablo de Santa Úrsula y las once mil vírgenes por Joan Reixach, Poblet, siglo XV.

Foto: Manel Capdevila, CC BY-SA 3.0

La carabela era una nave que, al igual que la Coca, no tenía grandes dimensiones, pudiendo alcanzar los 30 metros de eslora y hasta 8 metros de manga, aunque también existieron versiones más pequeñas. Con timón de codaste incorporado, y con dos o tres mástiles, tal como se señaló, recogía las experiencias náuticas de

los siglos precedentes. Un elemento clave era el uso de la vela latina, un aparejo triangular que posibilitaba navegar de forma eficiente tanto en sotavento como en barlovento, es decir, a favor como con viento contrario, aumentando la velocidad considerablemente. De hecho, estas naves podían alcanzar unos 15 kilómetros por hora lo que, para su tiempo, las convertían en las embarcaciones de carga más rápidas conocidas, superando a las Cocas, más pesadas y lentas. Si bien los orígenes de la vela latina se remontaban a la antigüedad, su uso en el mediterráneo medieval en embarcaciones árabes sugiere que en ese entorno se pudo haber tomado la idea para implementarlas en las carabelas atlánticas.

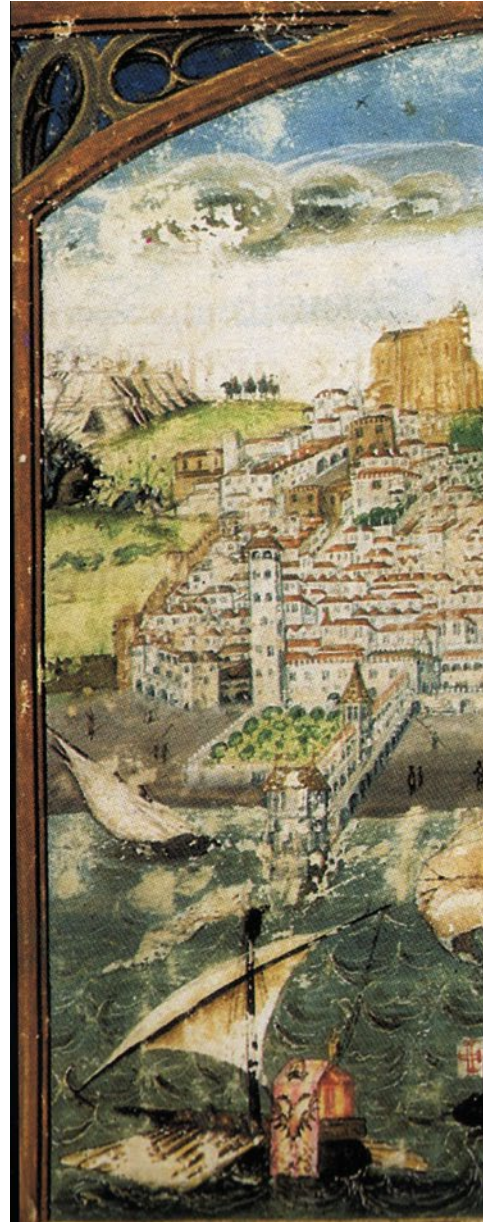


Carabela portuguesa como se usaba en el siglo XV y XVI

Foto: Lopo Pizarro. CC BY-SA 4.0

Pero las carabelas no fueron las únicas naves utilizadas en las travesías lusitanas del siglo XV. También hubo Carracas, naves con tamaño superior y que se utilizaron en el Atlántico por su gran capacidad de carga que podía superar fácilmente las 200 toneladas, tema relevante para una expansión marítima que apuntaba principalmente a aspectos económicos. Sin embargo, al igual que la Coca, estas naves eran más lentas, pesadas y de difícil maniobra, puntos que las hacían peligrosamente vulnerables, en especial cuando se presentaban grandes tempestades.

Por lo anterior, cuando se habla del gran legado del príncipe don Enrique, fue la carabela la que quedó en la memoria como referencia que explica buena parte de los logros náuticos portugueses del siglo XV. Incluso, con posterioridad se llegó a postular la idea mítica de que esta nave había sido una de las grandes producciones de la Escuela de Sagres, tesis hoy completamente descartada puesto que esta joya de la náutica en realidad fue el resultado de un proceso de múltiples experiencias y en donde se sintetizaron los progresos en la construcción naval y se pudieron cubrir la necesidades de aquel tiempo como lo era el disponer una nave con poca tripulación y, por ende, con menores costos de operación, pero que al mismo tiempo ofrecía mayor velocidad y buena capacidad de carga; es decir, una optimización que bien se puede entender en nuestro presente.





*Imagen de Lisboa con Carracas y Carabelas.
Crónica de Dom Afonso Henriques de Duarte Galvão.*

Foto: CC BY-SA 3.0

Si bien existieron las referidas mejoras en el equipamiento náutico en tiempos del príncipe don Enrique, los progresos en el “arte de marear” y que permitieron la conquista marítima del Atlántico no podrían haberse concretado sin los instrumentos de navegación, puesto que para surcar grandes distancias y navegar por largos períodos de tiempo sin avistar costa, se requería mucho más que naves con buena velocidad, ingenioso timón y velamen apropiado.

¿Cómo se podían ubicar los navegantes en los días en que avanzaban lejos de cualquier punto de referencia? ¿Qué hizo que ese «mar tenebroso» como era el Atlántico terminara siendo un océano de oportunidades para Portugal?

El siglo XV fue precisamente la centuria en que las mejoras tecnológicas se hicieron exponencialmente visibles en el mundo de la navegación. Si bien la brújula había sido inventada por los chinos en el siglo I, este instrumento ya estaba en uso en el mundo del Mediterráneo hacia el siglo XII, tal como lo manifiesta el monje agustino inglés Alexander Neckham, quien señalaba hacia el año 1180 en que los marinos, cuando no podían ver el sol o las estrellas por el tiempo nuboso o la bruma, “colocan sobre un imán una aguja que gira circularmente sobre un arco, hasta que, al cesar su movimiento, la punta mira al septentrión”¹⁶.

El arribo al Mediterráneo de este notable invento se suele atribuir a los árabes, quien a su vez tenían contacto con el mundo asiático a través del Índico; sin embargo, como señala Sellés, no es descartable que el origen europeo haya sido independiente del saber asiático puesto que esta constatación de “la capacidad de los objetos imantados para mantener una dirección fija apuntando el extremo del eje celeste”¹⁷ tiene un origen indeterminado y, por tanto, puede haber sido un conocimiento que haya aflorado en diversas partes del mundo sin influencia de unos a otros.

Sin embargo, fue hacia los años 1400 cuando la brújula había recibido mejoras sustantivas, pasando de ser una simple aguja imantada que adherida a un poco de paja flotaba en un recipiente de agua, a un artefacto más elaborado, cuya

16 Manuel Sellés, Instrumentos de navegación. Del Mediterráneo al Pacífico. Lunwerg, Barcelona, 1994, p.36.

17 Ibídem, p.19.

principal utilidad era permitir a los navegantes saber la ubicación del norte cuando se estaba lejos de la costa y sin posibilidades de acceder a los puntos de referencia habitual como lo eran el sol y la estrella polar.

Y precisamente fueron los portugueses quienes con su experiencia náutica en el siglo XV pudieron contribuir a sus necesarias mejoras técnicas, en especial, cuando las naves lusitanas comenzaron a incursionar en las cercanías de la línea ecuatorial, y en el hemisferio sur a partir de 1471, fecha en que ya don Enrique había fallecido.

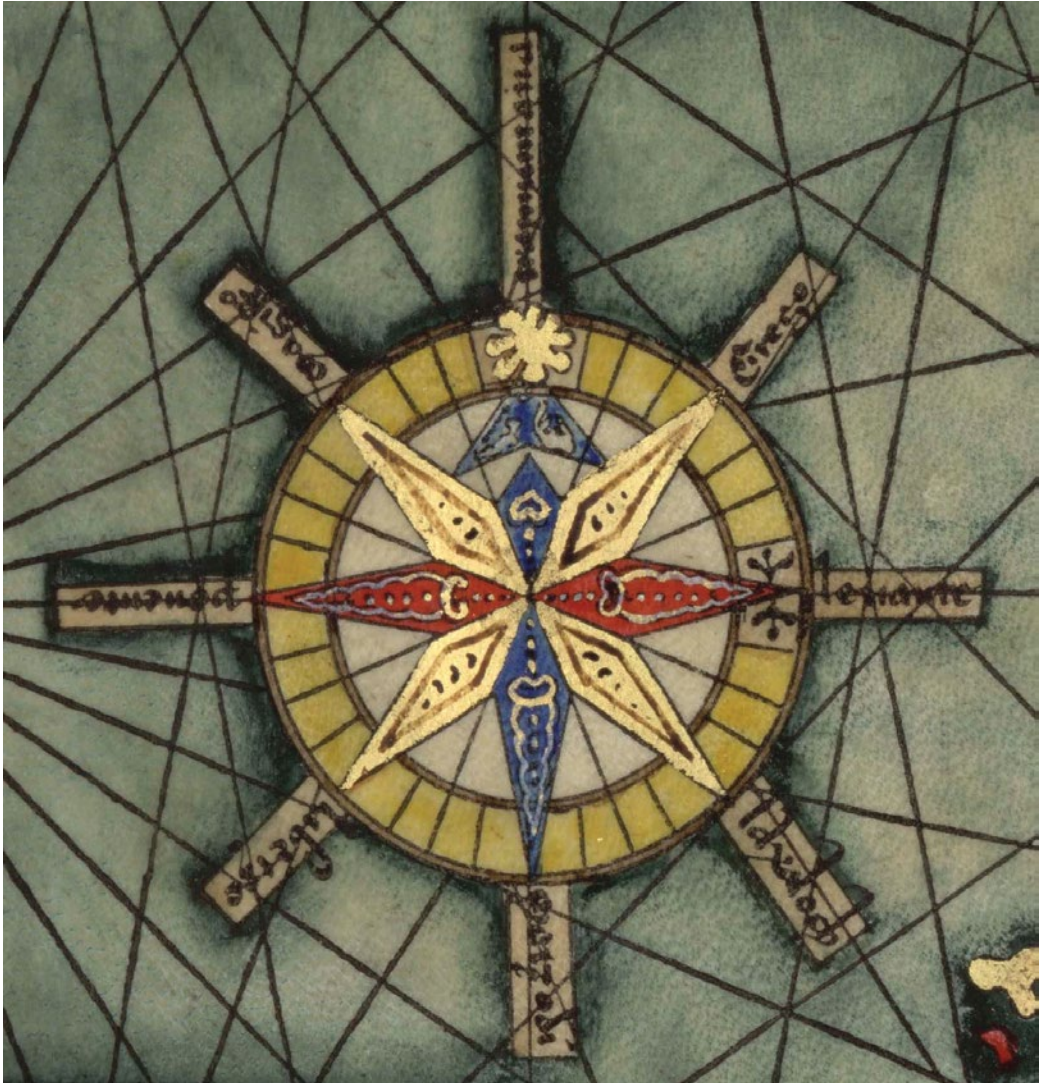
De igual forma, el uso de la brújula estuvo absolutamente relacionado con la aparición de la «rosa de los vientos», presente en los mapas del famoso cartógrafo Abraham Cresques en el siglo XIV. Dividida en 32 rumbos, esta representación que se insertaba en los mapas, probablemente ideada por el humanista mallorquín Ramón Llull en el siglo anterior, indicaba el norte como punto de referencia principal, por lo que años más tarde se hizo habitual observar la aguja náutica sobre un dibujo de la “rosa de los vientos”, la verdadera brújula moderna.

Pero la brújula no fue el único instrumento tecnológico que irrumpió en este siglo de la navegación. El cuadrante náutico de altura fue otra de las grandes innovaciones de su tiempo. Como lo describe su nombre, el cuadrante consistía en un cuarto de círculo graduado, destinado a medir ángulos en el plano vertical, que en el mar se traducían en la medición de las alturas, las que se lograban mediante la observación de la altura del sol o de la estrella polar¹⁸.

Este instrumento era conocido en el mundo antiguo, y, de hecho, Ptolomeo lo describió en su célebre *Almagesto*, escrito en el año 148 d.C. En aquel entonces era de gran tamaño, pero los árabes simplificaron su manufactura para hacerlo portátil, y así aparece descrito en la obra de Robert Anglès titulada *El Tratado del Cuadrante*, escrita en 1226 en Montpellier¹⁹.

18 *Ibidem*, p.52.

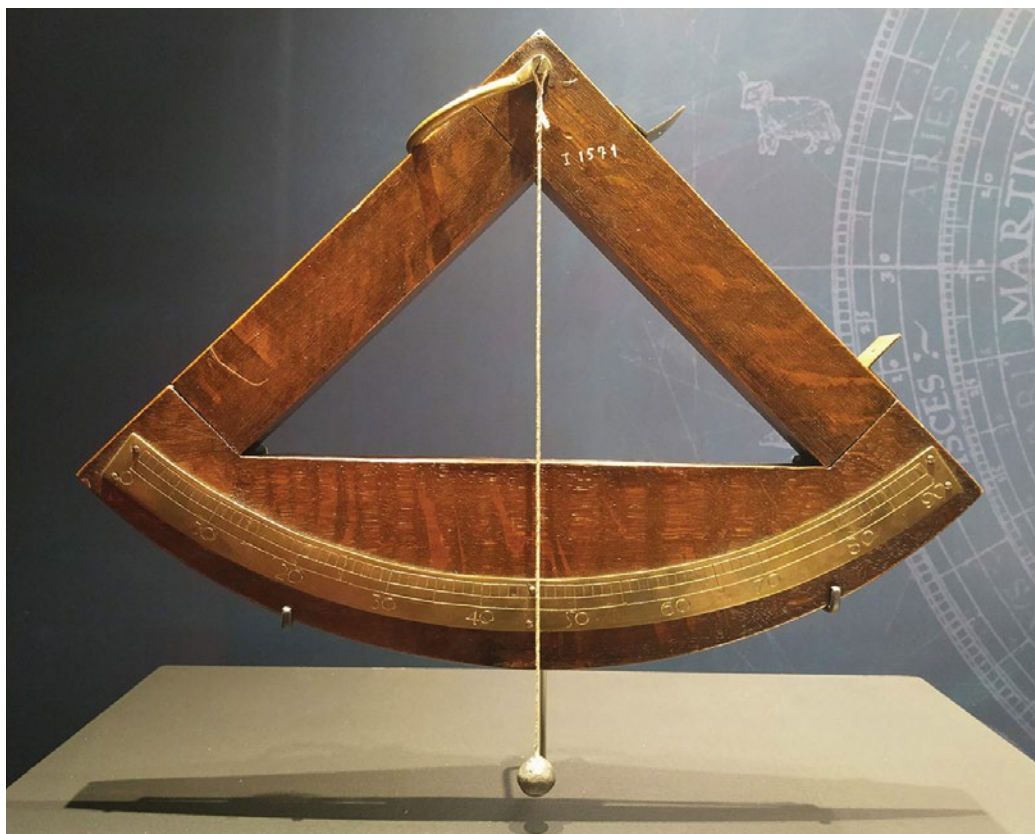
19 Paul Tannery (edit), *Le Traité du Quadrant de Maître Robert Anglès*, Imprimerie Nationale, París, 1897.



Rosa de los vientos de Abraham Cresques, 1375.

Foto: Gentileza Biblioteca del Congreso, Washington

Para el caso portugués, se sabe que el cuadrante estaba en uso en tiempos de la expansión promovida por Enrique el Navegante, y que se necesitaban dos personas para su uso. Uno para lograr la alineación hacia el astro, y el otro, para leer en la escala los grados de altura correspondientes.



Cuadrante náutico de altura, siglo XVI.

Foto: Gentileza Museo Naval de Madrid, España.

Pero si se trata de innovaciones, el astrolabio marcó un antes y después en la historia de navegación oceánica. También con orígenes en la antigüedad clásica, en el siglo XIII Alfonso X «el Sabio» lo describía en detalle en su obra titulada *Libros del saber de Astronomía*²⁰, en cuyo manuscrito se observa una bella representación.

²⁰ Manuel Rico y Sinobas (editor), *Libros del saber de Astronomía del Rey Alfonso X de Castilla*, Madrid, 1863-1867



Astrolabio Redondo, en *Libros del Saber de Astronomía de Alfonso X el Sabio*, 1277.

Foto: José Luis Filpo Cabaña, CC POR 3.0

Este instrumento portátil, fabricado en madera o en metal, que terminó por reemplazar al cuadrante náutico en el siglo XVI, también tenía por finalidad

medir las alturas sobre el horizonte, acción necesaria para determinar la latitud; sin embargo, al tener una mayor sofisticación en su construcción que elevaba los costos, y su uso requería un buen conocimiento astronómico, algo que todavía no estaba muy universalizado entre los marinos del siglo XV²¹, no tuvo un uso extendido en el siglo de don Enrique. De hecho, tal como señala Boorstin, en tiempos de la expansión portuguesa en el Atlántico, “los hombres del príncipe Enrique utilizaron en lugar del delicado, costoso y complicado Astrolabio, la sencilla ballestilla, una cómoda regla graduada con una pieza corrediza que podía ser alineada con del horizonte y con el sol para medir el ángulo de la elevación del astro”²².



Ballestilla, siglo XVIII.

Foto: Gentileza Museo Naval de Madrid

²¹ Felipe Fernández - Armesto, op.cit., p.167.

²² Daniel Boorstin, Los descubridores, Crítica, Barcelona, 1986, p.167.

Efectivamente este último instrumento, poco destacado en las fuentes, era de uso frecuente en los marinos del siglo XV, y fue otro de los aportes tecnológicos que hicieron posible la referida expansión portuguesa en vida del infante Enrique. Sin embargo, lo será aún más en los años posteriores a su muerte, puesto que sería en el último cuarto del citado siglo en que se desencadenarían una serie de logros en la historia de la navegación y de los cuales todos ellos tenían como denominador común, el espíritu emprendedor y la innovación, tan evidente en tiempos de cambios que ofrecían las primeras brisas de aire humanista y renacentista que se expandían por Europa y que de una u otra forma, arribaron a Portugal.



ENRIQUE EL NAVE GANTE

LA VISIÓN ESTRATÉGICA HACIA
LA CONQUISTA DEL ATLÁNTICO



CAPÍTULO



El legado: en demanda del cabo de Buena Esperanza



Cuando murió el infante don Enrique en 1460, Portugal había alcanzado un grado de expansión tal en el océano Atlántico, que las puertas estaban abiertas para metas insospechadas. La visión estratégica de las autoridades y del mundo privado, así como los adelantos tecnológicos que se incentivaron y aprovecharon, habían convertido al reino lusitano en una potencia marítima que podía competir codo a codo con otros grandes de su tiempo como Génova y Venecia, líderes hasta ese entonces del comercio mediterráneo.

Pero la ventaja de Portugal era su casi exclusiva centralización atlántica. Aquel océano, tan desconocido a principios del siglo XV para la navegación de altura, de pronto se había transformado en un espacio vital para el presente y futuro de un reino que había sumado a sus dominios espacios estratégicos como los archipiélagos de las Azores y Las Madeiras, y que estaba próximo a colonizar las islas del Cabo Verde, puntos neurálgicos que serían clave en el período que se avecinaba y que tradicionalmente conocemos como “la era de los grandes descubrimientos”.

En suma, la grandeza de Portugal se había forjado por múltiples variables y si bien, para la fecha antes aludida aún no se alcanzaban objetivos grandilocuentes como alcanzar el paso a las Indias, las bases ya estaban establecidas para concretar los grandes logros que estaban por llegar y que alcanzarían ribetes épicos, al menos, en la historia náutica del mundo.

Sin embargo, si pensamos que en tiempos de la muerte del Infante don Enrique, los intereses portugueses en el Atlántico africano ya estaban asentados en la costa de Sierra Leona y justo consolidándose en las islas de Cabo Verde, una pregunta recurrente es ¿por qué dichos grandes hallazgos como, por ejemplo, el del Cabo de Buena Esperanza en el extremo sur de África, sólo se concretaron mucho tiempo después?

No hay una respuesta contundente, pero al parecer la muerte de don Enrique algo afectó el impulso sostenido que llevaban las travesías náuticas en la costa africana del Atlántico, y que intentaban dilucidar si es que había un pasaje por el extremo sur, o, como en los mapas de Ptolomeo, si finalmente no había conexión con el otro océano.





El continente africano según Ptolomeo, versión de Germanus, c.1460.

Foto: Gentileza Biblioteca del Congreso, Washington

Sin embargo, ya existían hipótesis de que en el extremo sur de África sí existía un paso interoceánico, y una prueba de lo anterior es el famoso mapa de Fra Mauro de Murano, realizado entre los años 1457 y 1459, quien por encargo de la Corona portuguesa y del infante don Enrique el Navegante, no solo plasmó los avances de la exploración lusitana en el Atlántico, sino que propuso por intuición geográfica y también por informaciones presumiblemente obtenidas de navegantes del océano Índico, que el continente africano tenía en su parte meridional una forma cónica y, por tanto, una conexión entre los dos océanos.



Extracto del Mapamundi de Fra Mauro. África vista de Sur a Norte y abajo en la parte inferior derecha se ve la península Ibérica, c.1659.

Foto: W. Fraser, 1806.

Esta propuesta cartográfica tenía la extraordinaria novedad de que se anticipaba en casi 30 años al descubrimiento del cabo de Buena Esperanza y pudo servir como motivación para que la Corona portuguesa y sus navegantes intentaran encontrar dicho paso interoceánico que posibilitaría el hallazgo de una nueva ruta para llegar a las islas de la especiería en el continente asiático.

Sobre este punto, hay que recordar que en 1453 se había producido la caída de la ciudad de Constantinopla a manos de los turcos, quienes no solo cerraron para los europeos el comercio de Asia por la ruta de la seda, sino que se adueñaron de un mercado que fue muy provechoso para el emergente Imperio Otomano. Por lo anterior, la complicación de los mercados comerciales mediterráneos confirmó al océano Atlántico como el “mar de oportunidades” y, por tanto, toda la ventaja que había adquirido Portugal gracias a las cualidades visionarias del infante don Enrique quedó en evidencia para el mundo europeo.

Tal como lo vimos en el capítulo anterior, en los tiempos de don Enrique se había progresado mucho en el conocimiento de corrientes y vientos, y al mismo tiempo, se habían incorporados grandes avances tecnológicos y progresos científicos. Prueba de ello es que hacia 1460, fecha de su deceso, los viajes y exploraciones estaban en pleno desarrollo con logros significativos.

Así, por ejemplo, los nautas Diogo Gomes y el genovés Antonio de Noli, alias Usodimare, descubrieron la isla de Santiago, la mayor del archipiélago del Cabo Verde ese año de 1460 y otro marino, Diogo Alfonso, avistó las islas occidentales del mismo archipiélago en 1462. Pero como tampoco este intenso período de travesías marítimas estaba exento de polémicas, otro navegante, el veneciano Alvise Cadamosto, nauta que también estuvo al servicio de don Enrique, reclamó que él había descubierto en 1456 el referido archipiélago²³.

23 Jean Favier, op.cit., p.335.



Mapa de la Islas del Cabo Verde por Peter Schenk & Gerard Valk, 1690

Foto: Gentileza de Barry Lawrence Ruderman Antique Maps, La Jolla, California.

Sin embargo, a partir de 1462, fecha en que se registraron los hallazgos referidos, se produce un notorio freno en el avance hacia el Atlántico Sur y en la exploración de la costa africana. ¿Qué ocurrió? No lo sabemos con exactitud,

puesto que, si bien es cierto que hubo un sucesor de don Enrique en cuanto a liderar el tema de los descubrimientos y exploraciones, responsabilidad que recayó en el infante Fernando de Viseu, el interés por acelerar los avances perdió fuerza durante el resto de la década de 1460²⁴.

Fernando era sobrino de don Enrique y había sido nombrado su heredero, no solo del ducado de Viseu sino también como gran maestre de la Orden de Cristo. Además, había recibido de su hermano, el rey Alfonso V, el ducado de Beja convirtiéndose en condestable de la Corona, es decir, era la segunda persona en jerarquía después del monarca.

Con tales nombramientos y herencias, a Fernando hay que ubicarlo en Lisboa siendo esta una de las causas principales por la que Sagres, aquel mítico espacio de reunión de Enrique el Navegante, comenzó a perder relevancia y paulatinamente pasó al olvido, y quizás esto terminó por reforzar más adelante la leyenda de la «Escuela de Sagres», la que fue creciendo con el correr de los siglos hasta que en el siglo XVII se terminó por consolidar la idea de que allí había existido un célebre centro de formación de navegantes²⁵.

Aunque tradicionalmente se identifica al infante don Fernando como un aventurero que habría navegado en algunas incursiones lusitanas a la costa africana, lo que está claro es que durante su vida no hubo avances significativos en cuestiones náuticas y pasaron varios años en que Sierra Leona y la costa de la actual Liberia, ubicadas entre los grados 8 y 6 de latitud Norte, fueron los territorios más lejanos a donde los portugueses habían llegado. En este caso, dichos éxitos se debían a las exploraciones que había realizado el navegante Pedro da Cintra, colaborador del infante don Enrique, quien hacia 1462 alcanzó dichos territorios muy cercanos a la línea ecuatorial.

Posiblemente la señal más clara de que se requería un nuevo impulso en este proceso expansivo es la que dio el rey Alfonso V en 1469, quien decidió entregar en concesión la explotación de las riquezas de Guinea, en especial, la pimienta,

24 Francisco Morales Padrón, *Atlas Histórico Cultural de América*, Consejería de Cultura y Deportes Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 1988, vol.1, p.75.

25 Pere Roca-Bruzzo, «La escuela de Sagres: la construcción de un mito historiográfico», *Nuevas de Indias. Anuario del CEAC*, IV (2019), pp. 81-111.

al comerciante de Lisboa Fernando Alfonso por un período de 4 años, con la obligación de que cada año debería avanzar 100 leguas al sur, fijándose el punto de inicio en la referida Sierra Leona. Más tarde este acuerdo se extendió hasta 1475, siendo los resultados muy exitosos tanto en lo económico como en lo geográfico.

Tabula noua partis Africæ.



Tabula noua partis Africae de Lorenz Fries, 1550.

Foto: Gentileza de Barry Lawrence Ruderman Antique Maps, La Jolla, California.

Como bien señala Cunliffe, los efectos de esta concesión tuvieron sus frutos. Durante los años en los que estuvo vigente el contrato con la Corona portuguesa, los hombres al servicio de Gomes surcaron 3,200 kilómetros de costa africana, atravesando el golfo de Benin y el delta del río Níger²⁶.

El avance hacia la línea ecuatorial fue tan fructífero que, por ejemplo, en 1471 los navegantes Joao de Santárem y Pedro Escobar afirmaron haber cruzado la ansiada línea no sin antes explorar el golfo de Guinea. Ese mismo año, Santárem descubrió las islas de Santo Tomé y Santo Antonio, aunque a esta última, años más tarde, se le rebautizó como isla Príncipe en honor al heredero Alfonso, hijo del rey Juan II. Otro navegante, Fernando Poo, descubrió en 1472 la isla que por siglos llevó su nombre y que hoy es conocida como Bioko.

El cruzar la línea del ecuador fue muy significativo para la historia de la navegación. El cuadro estelar que tan bien conocían los marinos portugueses para realizar las navegaciones “de altura” con el uso del astrolabio, de pronto cambiaba, obligando a los navegantes a estudiar el nuevo cuadro estelar y hallar otros puntos de referencia. Y si bien la estrella polar que marcaba el hemisferio norte aún era visible en la línea ecuatorial, hacia el sur, un nuevo punto sería la guía de los marinos: la cruz del sur.

Ahora bien, traspasar el ecuador también hacía resurgir antiguas dudas científicas propias. Si la tierra es redonda, como bien lo sabían los científicos y también los marinos, ¿cómo se podía regresar desde el hemisferio sur al norte? ¿Afectaría la posición de las naves? ¿el calor extremo que se percibía podría repercutir en los tripulantes tomando en consideración que la piel oscura era común a todos los habitantes de dichos territorios africanos?

Estas preguntas y muchas otras, que hoy parecen más bien dudas infantiles que cuestionamientos de orden científico, se sustentaban en que los exploradores portugueses se estaban enfrentando a lo desconocido y, además, las verdades incuestionables de su tiempo no ayudaban a resolver estas incógnitas. Un ejemplo de ello es que era de conocimiento común que la tierra estaba inmóvil siendo el sol quien giraba en torno a ella, teoría que solo comenzó a

²⁶ Cunliffe, op.cit., p.521.

derrumbarse a partir de los estudios de Copérnico y luego Galileo, un siglo más tarde. Y entonces, si la tierra estaba inmóvil y no existía la ley de gravedad, ¿qué pasaría con las naves cuando estas estuvieran en la cara inferior del mundo? ¿Cómo se sostenían?

Para resolver estas dudas había que avanzar en las exploraciones, las que muy pronto terminaron por descartar todos los temores, puesto que, tal como se señaló, los navegantes hallaron nuevos puntos de referencias astronómicas y descubrieron las direcciones de vientos y corrientes marinas que posibilitaban no solo rutas de avances, sino también de retorno.

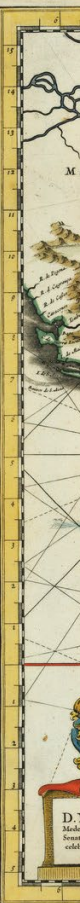
También fue clave en este período la consolidación de los territorios ya descubiertos en la costa africana, puesto que dichos hallazgos habían visibilizado enormes riquezas en oro como en el caso de los ríos Senegal y Gambia²⁷, así como marfil y pimienta, que convirtieron este proceso exploratorio en un período de alto crecimiento económico del reino y de sus mercaderes. Sin embargo, tristemente será este momento en el que se intensifica el comercio de esclavos, el cual cobró mucha fuerza a partir de las décadas siguientes.

Sobre este punto vale recordar que don Enrique el Navegante, quien, como muchos en aquella época, sí tuvo posesión de esclavos africanos, había señalado que Portugal no iba a poder colonizar África sin el consentimiento de las poblaciones locales, por lo cual la captura y el comercio de esclavos no eran razonables de realizar. En su espíritu de «cruzada» que señalamos en capítulos anteriores, el infante portugués deseaba conquistar y cristianizar, y para ello decía que las “carabelas fueran armadas para la paz y para la guerra”²⁸.

Sin embargo, estos deseos quedaron más en la teoría que en la práctica, puesto que, tras su muerte, el drama del comercio de esclavos se intensificó, es especial en las últimas décadas del siglo, siendo un factor acelerante la existencia de mercaderes de esclavos en la propia África, que comerciaban con portugueses, quienes requerían mano de obra tanto en Portugal como en los archipiélagos Madeira y Cabo de Verde.

²⁷ *Ibidem*, p.521.

²⁸ Jean Javier, *op.cit.*, p. 334.



En cuanto a los nuevos hallazgos geográficos, la exploración del Golfo de Guinea fue para los portugueses un tema dulce y agraz a la vez. Dulce porque pudieron incorporar las referidas islas de Santo Tomé, Príncipe, Fernando Poo y Annobón, esta última descubierta el 1 de enero de 1475. Sin embargo, la pronunciada forma del golfo guineano hacia el este había levantado las esperanzas de que se estaba cerca de hallar el paso hacia el océano Índico y, por tanto, fue agraz cuando Lopo Goncalves, tras cruzar la línea del ecuador, terminó por convencerse de que Gabón era solo un río y que la costa africana volvía a tomar dirección sur y no parecía tener fin.



Guinea y sus islas por Willem Janszoon Blaeu, 1635.

A la derecha las islas Fernando Poo, Príncipe, Santo Tomé y Annobón

Foto: Gentileza de Barry Lawrence Ruderman Antique Maps, La Jolla, California

Así, también se alejaba la esperanza de poder conectar Guinea con el anhelado reino imaginario del Preste Juan, que se suponía que estaba en Etiopía, pero que a la vista de estos hallazgos geográficos, no existía conexión alguna entre la costa occidental guineana y la costa del Índico²⁹.

A propósito de los progresos de descubrimiento lusitano, ¿hubo intentos de otras naciones europeas por arrebatarnos el predominio? Tal como se señaló, hubo marinos de otras nacionalidades que incursionaron en aguas atlánticas e incluso que lo hicieron mucho antes de que el infante don Enrique promoviera su plan de expansión.

Basta recordar a los hermanos Vivaldi de Génova, quienes exploraron las costas de África a finales del siglo XIII pero que nunca regresaron. O el caso del también genovés Lanzaroto Malocello, quien descubrió una de las islas Canarias en 1312, bautizándola con su nombre, Lanzarote. También hubo franceses, siendo el caso más conocido, aunque no el único, el de Jean de Béthencourt y Gadifer de la Salle, quienes intentaron hacer una colonización de las islas Canarias, proyecto que fracasó pero que tuvo repercusiones puesto que fue precisamente fue Bethancourt quien en 1419 terminó vendiendo su idea al Reino de Castilla, tema clave en las futuras controversias con Portugal.

En los ejemplos anteriores, queda claro que fueron incursiones esporádicas, sin una articulación ni mirada estratégica, muy diferente al plan sostenido por el infante don Enrique, quien entre 1420 y 1460 había desarrollado una campaña sostenida y organizada. Por lo anterior, solo los marinos extranjeros que se pusieron a las órdenes del reino de Portugal tuvieron éxitos en el Atlántico, tal como ocurrió con el citado veneciano Alvise da Cadamosto y el también referido genovés Antonio di Nola, también conocido como Usodimare, quienes estuvieron precisamente auspiciados por el infante don Enrique y que pasaron a la historia como dos grandes exploradores del Atlántico.

Ahora bien, un factor que también contribuyó a que Portugal consolidara su dominio sobre los territorios descubiertos al sur del cabo Bojador fue la bula del Papa Nicolás V, *Romanus Pontifex* de 1455 la que, a instancias de los éxitos

29 *Ibidem*, p. 339.

portugueses en la exploración atlántica, se le concedió al reino lusitano la navegación exclusiva al sur del referido cabo Bojador y del cabo Não, así como el dominio de las tierras e islas desde Guinea hasta “la orilla meridional”, es decir y hasta ese momento, las aún desconocidas costas africanas del sur, prohibiendo con ello toda navegación en África sin la autorización del Rey de Portugal.

Este tipo de bulas, otorgadas por los sumos pontífices a petición de los reinos interesados tenían el fundamento de que, ante cualquier posible reclamación territorial en el mundo, el mediador universal fuera el Papa, pues sus dictámenes, en un entorno católico, eran respetados por el resto de los gobernantes de su tiempo.

En cuanto al infante don Enrique el Navegante, quien como se señaló, era el gran maestro de la Orden de Cristo, esta bula le significó adquirir la responsabilidad de evangelización de los habitantes que fueran encontrando, puesto que al no existir un obispado en la costa africana donde se desarrollaban las exploraciones, la Orden de Cristo sería la cabeza responsable de la conquista espiritual. Además, hay que recordar que las bulas papales, si bien eran documentos políticos, conllevaban la obligación de cristianizar a los habitantes que fueran encontrando a su paso, tal como ocurrió años más tarde con las bulas que Castilla recibió después del primer viaje de Colón.

Al año siguiente, en 1456, otra bula, ahora del nuevo Papa Calixto III, conocida como *Inter Caetera*, ratificaba el documento anterior, concediendo a Portugal la navegación y descubrimientos de forma exclusiva al sur de las islas Canarias, un gran golpe para los futuros intereses castellanos que se vieron imposibilitados de sumarse al gran proyecto portugués. Sin duda, una gran victoria de la política internacional lusitana que confirmaba los frutos de haber sostenido un proyecto con mirada a largo plazo.

Volviendo a los descubrimientos, tal como se mencionó anteriormente, la primera mitad de la década de 1470 fue promisoria a la hora de observar los avances. La exploración exhaustiva del golfo de Guinea confirmó el hallazgo de la desembocadura del río Gabón, y de la continuidad territorial hacia el sur y, por lo tanto, el camino hacia las Indias que debía estar mucho más hacia el sur. Sin embargo, los territorios del golfo en sí mismo contenían riquezas incommensurables, a tal punto que una parte del norte recibiría más tarde el nombre de «Costa de Marfil» y otra, «Costa del Oro».



Mapa de la Costa de Guinea por Jodocus Hondius, 1610

Foto: Gentileza de Barry Lawrence Ruderman, La Jolla, California

Pero nuevamente el proceso de expansión y de travesías exploratorias se vio interrumpido, ahora por una guerra. La Corona de Portugal y la de Castilla se enfrentaron a partir de 1475 y hasta 1479, en la llamada guerra de sucesión en donde dos reclamantes al trono de Castilla, Juana de Trastámara, alias «la Beltraneja», e Isabel de Castilla, la futura Isabel la Católica, se disputaban la legitimidad de sus pretensiones reales.

Juana era la hija del difunto rey de Castilla Enrique IV, quien había fallecido en 1474, pero su legitimidad era muy discutida, siendo su sobrenombre una señal de las dudas que sobre ella recaían, puesto que se decía que en realidad era hija de Beltrán de Cueva, válido del monarca. Ella, se casó en 1475 con el referido monarca Alfonso V de Portugal, y así, con el apoyo de su marido, iniciaron las reclamaciones para acceder al trono de Castilla. Esto desembocó en una guerra, puesto que Isabel ya detentaba el trono de facto desde el año anterior, puesto que era la hermana del rey Alfonso XII de Castilla, quien había fallecido en 1468, y legalmente era la heredera ante el cuestionamiento de la legitimidad que se hacía de Juana.

Este conflicto tuvo como desenlace, en 1479, en la victoria del bando de Isabel, siendo ratificada como reina de Castilla, quedando Juana como reina consorte de Portugal, renunciando definitivamente a cualquier pretensión futura en España. Sin embargo, el impacto de esta guerra en cuanto al proceso de expansión atlántica fue muy relevante. Primero porque durante el conflicto, naves castellanas irrumpieron en la costa africana causando serios trastornos al monopolio portugués, llegando incluso a aventurarse en la costa de Guinea.

Pero, por otra parte, el fin de conflicto conllevó la firma de un importante y célebre tratado, el de Alçazobas, firmado en 1479 y que logró para Portugal un gran triunfo marítimo, puesto que se confirmaron los resultados alcanzados en todo el plan expansivo lusitano de Enrique el Navegante y lo establecido en las bulas papales antes referidas. Como señala el texto, se determinó que los reyes de Castilla respetasen:

“ la posesión e casi posesión en que están en todos los tratos, tierras, rescates de Guinea, con sus minas de oro, e cualquier otras islas, costas, tierras descubiertas e por descubrir, falladas e por fallar, islas de la Madera, Puerto Sancto e Desierta, e todas las islas de los Açores, e islas de las Flores, e así las islas de cabo Verde, e todas las islas que agora tienen descubiertas cualesquier otras islas que se fallaren o conqirieren de las islas de Canarias para baxo contra Guinea”³⁰.

En suma, era una carta blanca para todos los descubrimientos futuros en el Atlántico africano, y la garantía de la soberanía de las Azores y las Madeiras. A cambio de ello, Portugal debía renunciar a perpetuidad a cualquier pretensión sobre las Islas Canarias, las que se confirmaron como soberanamente castellanas.

Este tratado tuvo grandes consecuencias futuras, entre las cuales, la más importante, fue el viaje de Cristóbal de Colón rumbo a las Indias, el que tuvo que realizar obligadamente desde las Canarias porque si bien es cierto que el genovés sabía que los vientos hacia occidente eran más favorables desde las islas del Cabo Verde, el tratado de Alçazobas prohibía cualquier nave con bandera castellana al sur del archipiélago canario.

Este tratado, confirmado en Toledo en 1480, trajo muchos aprendizajes para Portugal, y posiblemente uno de los más importantes es que comprendieron que ya no bastaba con tener factorías comerciales en la costa africana como Arguin, en la actual Mauritania, sino que era necesario el emplazamiento de algunas fortificaciones en espacios estratégicos como el golfo de Guinea.

De hecho, cuando asumió Juan II en 1481, nuevo monarca portugués y sobrino nieto de Enrique el Navegante, una de las primeras medidas fue construir el gran fuerte de São Jorge da Mina, levantado en la costa de la actual Ghana en 1482 y que será el gran referente del poder portugués en la Costa de Oro.

30 VV.AA., *Textos de Historia del Derecho Español*, Madrid, 2004, pp. 101-2.

Desde Mina, se podía no solo defender los intereses portugueses en la rica región guineana, sino que también servía como base y centro neurálgico de las travesías que desde ahí se podían emprender al sur. Pero, además, desde Mina se podía emprender el regreso a casa, surcando primero hacia las islas del Cabo Verde, y desde allí, tomar los vientos alisios para hacer la ruta noroeste, girar en el medio del Atlántico y arribar a las Azores. Esa ruta, que culminaba en Lisboa, pasó a denominarse «la volta da Mina», el secreto portugués para regresar de sur a norte en el Atlántico aprovechando los vientos y corrientes que solo ellos conocían a la perfección.

Esta ruta es la que precisamente conoció Cristóbal Colón cuando navegó al servicio de Juan II en los primeros años de la década de 1480 y fue ella la que posiblemente inspiró la propuesta de navegar al occidente desde las islas del Cabo Verde para llegar a Cipango y Catay, proyecto que finalmente realizó al servicio de Castilla, pero zarpando desde Canarias en 1492³¹.



*Castillo de São Jorge da Mina, hoy Elmina.
Foto: Damien Halleux Radermecker, CC BYSA 2.0*

31 Rodrigo Moreno, *Cristóbal Colón el emprendedor, una historia en clave de negocios*, EY, Lima, 2016.



*Réplica de Padrão de Diego
Cao en cabo Cross, Namibia.*

Foto: Riu Ornelas, CC POR 2.0

No solo fue San Jorge da Mina el asentamiento que procuró emplazar la monarquía portuguesa tras la guerra con Castilla. También se había levantado una factoría en Cacheu, actual Guinea – Bisáu, y en Gató, junto al río Benín, conformando una red de protección de los dominios y una articulación comercial cuyo destino final era el puerto de Lisboa y en menor medida Lagos en el Algarve³².

³² Culliffe, op.cit., p. 525.

Paralela a esta política de consolidación, la expansión hacia el sur continuó. Diego Cao, uno de los marinos más célebres en tiempos del monarca Juan II, recorrió el Congo en 1483, y en cada lugar que consideraba estratégico -cabos y estuarios- fue dejando las famosos «padrões», hitos demarcatorios hechos en piedra y con cierta altura, que visibilizaban la soberanía de Portugal, indicando el nombre del monarca, escudo de armas y fecha del descubrimiento, algo así como una marca registrada en el siglo XV.

El mismo Diego Cao continuó sus travesías hacia la África Meridional, alcanzando los 21 grados de latitud sur; sin embargo, falleció sin lograr ver su objetivo final que era descubrir el ansiado paso hacia el Índico. Según los registros, murió cerca del cabo Cross, en la actual Namibia, en 1486.

A la luz de estas experiencias, Juan II estuvo decidido a apoyar expediciones que lograsen dar con el extremo sur de África, y para ello, promovió el viaje de Joao Afonso d'Aveiro, quien emprendió una travesía al sur al mando de dos carabelas, llevando como pasajero al cosmógrafo Martín Behaim, quien años más tarde se haría famoso por haber construido el primer globo terráqueo del mundo, en 1492.

No lograron cumplir el objetivo alcanzando solo los 18 grados de latitud sur; sin embargo, la presencia del científico permitió precisar de manera más exacta el mapa de África, y al mismo tiempo conjeturar que efectivamente este continente tenía un paso interoceánico que no debía de quedar muy lejos.

También Juan II tuvo entre sus manos la propuesta de viaje del genovés Cristóbal Colón, quien desde fines de la década de 1470 vivía en Portugal y servía como piloto en expediciones lusitanas. Colón planteó al rey buscar la ruta de las especias hacia occidente por el Atlántico, abandonando el camino africano; sin embargo, eran tal las imprecisiones científicas del marino genovés que terminaron por sepultar la posibilidad de que Portugal apoyara su travesía. De hecho, el proyecto colombino no fue rechazado por un capricho del monarca, sino por una junta de expertos matemáticos que consideraron que sus cálculos de la esfericidad de la tierra estaban profundamente equivocados, y vaya que lo estaba.

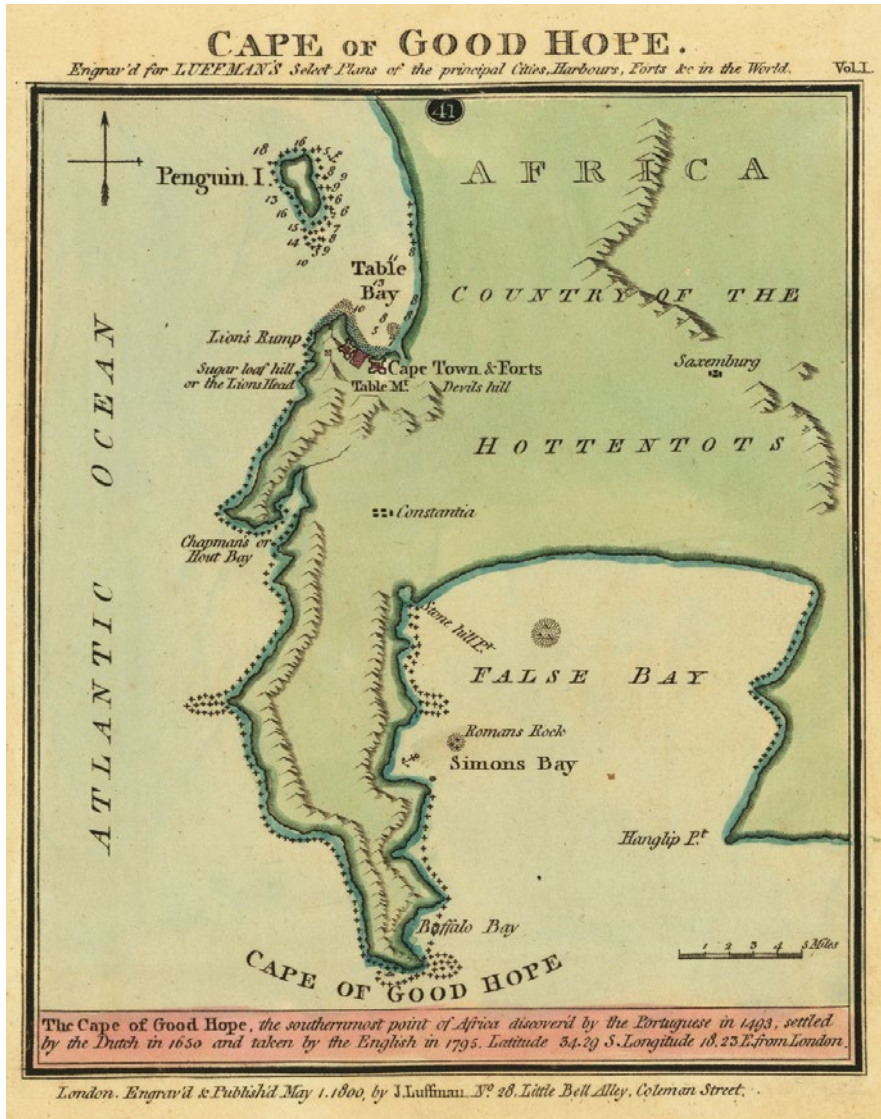
Sin embargo, el monarca sí apoyó otra propuesta, la de Bartolomé Dias, quien en 1487 y al mando de dos carabelas y una nave auxiliar de provisiones, zarpó rumbo al sur con el propósito de alcanzar el extremo meridional africano. Arribaron a la desembocadura del río Congo descubierto por Diego Cao en 1486. Posteriormente, continuaron el viaje por la costa de la actual Angola y Namibia para finalmente tocar Angra dos Ilhéus en diciembre de 1487. Dado los cambios de vientos y las dificultades para la navegación austral, Dias había decidido dejar la nave de provisiones fondeada en Angra, cerca del actual río Orange.³³

Prosiguiendo el viaje y constatando el cambio en la dirección de los vientos, que ya no iban en dirección sur sino al oeste, decide tomar rumbo sur más lejos de la costa avanzando hasta los 40 grados de latitud, y tras sufrir una fuerte tormenta que los arrastró sin control, por fin entraron al océano Índico sin avistar la punta de África en enero de 1488.

Tras varios días sufriendo el mal tiempo, por fin pudieron tomar rumbo norte y arribaron a la bahía de Algoa en la costa africana, al este del cabo, en la que confirmaron que habían pasado al otro océano. Para reconocer el territorio continuaron navegando por la costa africana, primero al este y luego constatando que la costa se doblaba al noreste, identificando bahías, fondeaderos y desembocaduras de ríos de la actual Sudáfrica. Finalmente, Dias dejó un «padrão» para indicar la toma de posesión para la corona lusitana.

Lamentablemente para él -pues deseaba seguir explorando- su tripulación lo presionó para regresar, así que decidió tomar la ruta de retorno donde por fin pudieron avistar lo que sería el cabo al cual Dias bautizó como cabo de las Tormentas, en testimonio de la terrible borrasca que había sufrido con anterioridad. También observaron el cabo de las Agujas, el punto más austral de África, aunque prefirieron no detenerse. Era marzo de 1488.

³³ *Ibidem*, p. 522. Favier, *op.cit.*, p. 341.



Cabo de Buena Esperanza por John Luffman, 1800.

Foto: Gentileza de Barry Lawrence Ruderman Antique Maps, La Jolla, California

Al regreso a la costa africana occidental, tomaron rumbo hacia el fuerte de San Jorge da Mina en Guinea y posteriormente emprendieron el regreso a casa donde arribaron en diciembre de 1488, cerrando el extraordinario hito que hacia la década de 1420 había comenzado a impulsar Enrique el Navegante. La emoción de Juan II debió ser de tal magnitud, que rebautizó el cabo de las Tormentas como cabo de Buena Esperanza en gratitud por el gran trabajo realizado por sus valientes marinos que escribieron uno de los grandes capítulos de la historia marítima y que confirmaban el valor de una buena planificación estratégica que convirtió a un pequeño reino en una potencia ultramarina.

En cuanto a Dias, representó el fin de un ciclo, en que el Atlántico se convirtió en el espacio vital de Portugal, y que este viaje terminó por consolidar. Más tarde continuó navegando, sirviendo incluso como guía en el Atlántico en la primera parte del viaje de Vasco da Gama. Posteriormente, en el año 1500, participó en la travesía que Alvares Cabral hizo a la India, pero tuvo su hito relevante al descubrir la costa de Brasil. Pero durante el recorrido entre Brasil y el cabo, la flotilla de Alvares sufrió duras inclemencias del tiempo, naufragando la nave en que Dias iba al mando. Tanto él como toda su tripulación fallecieron, paradójicamente, frente al cabo de Buena Esperanza.

En definitiva, el descubrimiento del famoso cabo se transformó en una verdadera bisagra, un antes y después en la historia de la navegación, y fue tal el impacto en Europa que solo unos meses más tarde la cartografía científica recogía las noticias de que el Atlántico y el Índico estaban unidos, y que la ruta de la especiería podía ser absolutamente marítima.





*Mapamundi de Henricus Martellus Germanus, 1489
con las noticias del hallazgo de Bartolomé Dias.*

Foto: Gentileza Biblioteca Británica CCO 1.0

Ahora, lo que había que hacer era concretar comercialmente dicha conexión, y ahí aparece entonces la figura de Vasco da Gama; en suma, el comienzo de otra etapa que si bien se inicia a fines del siglo XV, es el punto de partida de las grandes travesías interoceánicas del siglo siguiente.

ENRIQUE EL NAVE GANTE

LA VISIÓN ESTRATÉGICA HACIA
LA CONQUISTA DEL ATLÁNTICO



CAPÍTULO



Reflexiones para el mundo de la empresa y los negocios



Estudiar la figura de Enrique el Navegante nos ha permitido reconocer un buen ejemplo de cómo un caso histórico puede servir en la reflexión actual de la toma de decisiones. En primer lugar, pudimos situar al personaje en un contexto, un entorno, en el que se fueron alineando variables que convirtieron a su patria en un escenario de oportunidades de desarrollo. Precisamente, dicho análisis del entorno no puede faltar en cualquier diagnóstico actual y dentro de ello, la historia juega un papel importante.

La primera reflexión que cabe apuntar aquí es que un país como Portugal, que en el Mundo Antiguo y en el Medioevo había tenido un papel secundario en el escenario europeo debido a su ubicación geográfica periférica -alejada de los nodos protagónicos como el Mar Mediterráneo- de pronto, en los albores del mundo moderno, se transformó en una potencia gracias precisamente a que su posición junto al Atlántico comenzó a convertirse en un lugar de privilegio, considerando los nuevos escenarios que marcaban el siglo XV, en donde este océano -antes «tenebroso» y poco conocido-, se comenzó a tornar en el nuevo epicentro de la navegación; en el nodo del futuro.

Lo anterior nos hace recordar aquel célebre pasaje que nos dice “que los últimos serán los primeros” puesto que, Portugal, pasó de ser un reino periférico en el concierto europeo a poseer el primer lugar en la nueva línea del desarrollo y oportunidades. Así, tal como se señaló en los capítulos iniciales, antes era vital situarse en el Mediterráneo, pero de pronto y con el correr de los siglos, esa misma premisa mutó hacia el Atlántico, y Portugal estuvo allí, primero en la lista.

A partir de lo anterior, merece la pena revisar periódicamente cual es nuestra posición en los contextos en los que nos desenvolvemos y cuán preparados estamos para los cambios, puesto que cuando se presentan oportunidades, resulta crucial poder aprovecharlas y, en este ejemplo, claramente los portugueses supieron tomar la opción correcta.

Ahora bien, en este tipo de desafíos, clave es tener figuras visionarias puesto que se requiere tener una buena identificación de los escenarios, de los entornos, y no siempre todos son capaces de hacer buenas lecturas de lo que ocurre o de lo que podría suceder. Enrique de Viseu, alias el Navegante, representa aquella personalidad que es necesaria en una institución, para saber identificar oportunidades para desarrollarlas.



Enrique el Navegante en el Monumento a los descubrimientos, Lisboa

Foto: Kenward, CC POR 2.0

Enrique pertenecía a la familia real y esa posición de privilegio es un factor a considerar. Sin embargo, el mérito de su acción se asocia a que él no tenía opciones de alcanzar por sucesión el poder supremo. Era hijo del rey Juan, y su hermano mayor Eduardo llegó a ser el sucesor. Y años más tarde, su sobrino Alfonso alcanzaría la corona del reino. Es decir, Enrique no estaba llamado a ser la cabeza del reino, pero, sin embargo, se transformó en el símbolo del proceso que convirtió a Portugal en una potencia, pues, dicho reino pasó de ser un pequeño estado secundario en el escenario europeo, a uno de los actores políticos y económicos más importantes del siglo XV.

El mérito de Enrique es que, en su posición como duque de Viseu y gran maestre de la Orden de Cristo, supo construir su propio espacio en esta empresa familiar de los Avís, y tuvo la capacidad visionaria de mostrar cuál era el futuro del reino en materia económica, sin abandonar sus ideales y espíritu de cruzada, tan propios de su tiempo.

Identificar al mar como el espacio prioritario de desarrollo, es lo que marcó el proyecto de don Enrique, consciente del enorme potencial que tenía un reino cuya vocación marítima se sustentaba en ser la principal puerta al mundo atlántico con ciudades como Lisboa, Setúbal y Lagos, verdaderas ventanas que mostraban el camino oceánico de su futuro.





El Puerto de Lisboa por Mathaus Merian, 1636.

Foto: Gentileza de Barry Lawrence Ruderman. Antique maps, La Jolla, California

Ahora bien, este gran logro no se podía concretar sin una planificación estratégica. Había que ir paso a paso, estableciendo verdaderas “cabeceras de playa” que posibilitaran avances y consolidaciones. No se trató de un crecimiento desmesurado más allá de las capacidades administrativas de Portugal, sino de un proceso bien pensado en donde, junto con expandir su radio de influencia, se iban incorporando los espacios adquiridos; modelo que bien sigue siendo el camino a seguir, cuando de expansiones se trata en el ámbito de las empresas y organizaciones.

La planificación estratégica significó la búsqueda de financiación, preparación de capital humano y la implementación de una cultura de innovación. De hecho, los grandes avances realizados en tiempos del infante don Enrique no se hubiesen podido realizar sin los progresos tecnológicos, que en el caso de Portugal lo transformaron en el nodo de innovación marítima en el siglo XV, del mismo modo que la República de Florencia lo fue en las artes y en la cultura.

Los grandes avances en las ciencias de la navegación no hubieran tenido su impacto sin una cultura organizacional que no solo acogiera los progresos y gratificara los logros, sino que también procesara dicha información, poniéndola al servicio de los miembros de la propia organización. Así, por ejemplo, el conocimiento de vientos y corrientes, la confección de portulanos, las mejoras en la construcción naval y en los instrumentos, entre otros, fue parte de la estrategia que finalmente se integró al plan cuyo objetivo final era el descubrimiento de un paso interoceánico en el sur de África, que finalmente se halló en el famoso cabo de Buena Esperanza y en el cabo de las Agujas; este último el punto más extremo del continente africano.

Precisamente, en la creación de este nodo marítimo es que nació el mito de la escuela de navegantes de Sagres, la cual efectivamente no existió como tal. Lo que sí fue una realidad es que en el entorno de Enrique, ya fuese en Lisboa, en Sagres o en Lagos, se conformó una cultura creativa que se alimentó de los hallazgos, de las exploraciones, de las buenas y malas experiencias. En suma, no existió una escuela de pilotos, pero sí se conformó un laboratorio, del mismo modo en el que en las organizaciones actuales no se pueden implementar culturas innovadoras por decreto, sino por la suma de experiencias, talentos y políticas con proyección en el tiempo.

En una empresa, resulta clave el crecimiento del personal calificado, y esa fue otra de las características del entorno del infante Enrique, pero, además, la atracción de talentos foráneos fue otro de sus sellos, lo que muy bien se valora también hoy, puesto que, en un entorno globalizado, lo multicultural tiene vigencia sustantiva.

En tiempos del infante, la llegada de extranjeros a trabajar al nodo marítimo que estaba en pleno desarrollo, permitió añadir nuevos conocimientos, miradas y tradiciones que enriquecieron el proceso. Tal fue el caso de los marinos provenientes de la península itálica, que, arribados desde el Mediterráneo, nutrieron de experiencias las travesías atlánticas. Lo mismo ocurrió con las prácticas venidas desde el Báltico y el Mar del Norte, también emergente en aquella época gracias a la Liga de Hansa.

Valga hacer notar que este proceso continuó tras la muerte de Enrique. Un ejemplo interesante es el de Cristóbal Colón, un marino genovés que terminó trabajando para las incursiones atlánticas del rey Juan II, sobrino nieto del infante “navegante”.

Otro de los elementos que bien vale destacar como aprendizaje, es que los portugueses no centralizaron todo en Lisboa, sino que el Algarve también se nutrió de dicho desarrollo. Por ejemplo, en las cercanías de Sagres, el puerto de Lagos fue también centro de relevancia marítima que posteriormente articuló el comercio con el mundo africano. Lo mismo ocurrió con los archipiélagos, en especial las Azores, punto de retorno estratégico desde el Sur del África. La diversificación de enlaces del nodo marítimo permitió no depender exclusivamente de un punto dentro de la articulación económica, extendiendo además la cultura marítima en un amplio radio del mundo lusitano.

En cuanto al tema de la sucesión, también aquí se pueden extraer interesantes enseñanzas. Enrique formó parte de un clan que gobernaba Portugal, y en lo personal a él le correspondió asumir el plan estratégico y comercial expansivo en el mundo atlántico. Lo hizo y su familia le permitió desarrollar aquella línea de trabajo por casi cuatro décadas, con resultados muy exitosos. Tras su muerte, se designó a un sucesor en la propia familia, en este caso el infante Fernando, segundo duque de Viseu, sobrino de Enrique. Sin embargo, no se logró mantener

la fuerza y empuje de la empresa, entre otros factores porque el sucesor tenía otras obligaciones en la Corte de Lisboa. Por ello, en 1469, el rey decidió cambiar la política y concesionar el proceso de expansión marítima, entregándole la responsabilidad a un privado, en este caso al comerciante lisboeta Fernando Alfonso, quien volvió a dar fuerza al proceso durante los siguientes años. En suma, la familia Avis se abrió a dar participación externa, en pro de mantener el éxito de una política que le dio muchos réditos, algo que no difiere mucho de los desafíos que las empresas y organizaciones suelen enfrentar en el presente.

Por supuesto que estas historias también conllevan aprendizajes sobre situaciones que fueron altamente negativas para la historia del mundo moderno y contemporáneo. A Enrique le movieron el espíritu de cruzada, la posibilidad de contactar con un eventual aliado africano (el mítico preste Juan), la posibilidad de poder obtener oro, marfil y pimienta y, como se señaló, alcanzar el ansiado paso que llevó a Portugal por la vía marítima hacia Oriente. Sin embargo, en el camino reapareció el duro negocio de la esclavitud, realidad que no era nueva pero que adquirió fuerza inusitada. Enrique no se mostró partidario de su práctica; de hecho, consideraba clave hacer súbditos en África para consolidar la expansión, antes que construir un régimen esclavista, pero sus ideales no impidieron que aquel negocio se extendiera, en especial después de la muerte del infante, iniciándose un proceso que se extendería hasta empezado el siglo XIX.

En la actualidad, resulta claro que la idea esbozada por Enrique cobra sentido en otros escenarios, en cuanto a que en tiempos de expansión, la necesidad de incorporar capital humano local nuevo, en igualdad de condiciones que los integrantes de una organización establecida, resulta clave para incorporar sus aportes y terminar por consolidar procesos expansivos, y que estos sean sostenibles en el tiempo.



Por último, otro ejemplo que tiene mucho sentido en el mundo actual es la necesidad de elaborar un “relato”. Sí, la historia del infante Enrique y de la expansión portuguesa en el Atlántico se articuló en un gran proceso unificado, que se extendió a lo largo del siglo y que terminó de dar sentido y épica a la propia vocación marítima y a la capacidad emprendedora e innovadora lusitana, lo que inspiró a las siguientes generaciones. Desde Enrique el Navegante a Bartolomé Días, existió una continuidad y dejó abierta la puerta para el siguiente proceso, que inició Vasco da Gama, cuya historia no se explica sin el ideólogo del proceso, el que imaginó un futuro mejor, el de ver a Portugal transformado en una potencia en el mejor de sus escenarios: el mar.



Monasterio de Batalha, lugar de sepultura de Enrique el Navegante

Foto: Joaquim Alves Gaspar, CC BY-SA 4.0



Bibliografía



- 1 Abulafia, David, Un mar sin límites. Una historia humana de los océanos, Crítica, Barcelona, 2021.

- 2 Boorstin, Daniel, Los descubridores, Crítica, Barcelona, 1986.

- 3 Crowley, Roger, El Mar sin Fin. Portugal y la forja del primer imperio global (1483-1515), Ático de los Libros, Barcelona, 2018.

- 4 Cunliffe, Barry, Océano, una historia de la conectividad entre el Mediterráneo y el Atlántico desde la prehistoria al siglo XVI, Desperta Ferro ediciones, Madrid, 2019.

- 5 Favier, Jean, Los Grandes Descubrimientos, de Alejandro a Magallanes, Fondo de Cultura Económica, México, 1995.

- 6 Fernández-Armesto, Felipe, Los conquistadores del horizonte, una historia global de la exploración, Ariel, Barcelona, 2012.

- 7 Fernández-Armesto, Felipe, Antes de Colón. Exploración y colonización desde el Mediterráneo hacia el Atlántico, 1229-1492, Crítica, Barcelona, 1992.

- 8 Macedo, Lino de, Obra don Infante, Typ do Campino, Vila Franca de Xira, 1894.

- 9 Mairal Buil, Gaspar, Historia Cultural del Riesgo, Prensas de la Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2022.

- 10 Martinic, Mateo y Moreno, Rodrigo, Estrecho de Magallanes, Cinco siglos de Cartografía (1520-2020), Corporación Patrimonio Marítimo de Chile, Valparaíso, 2021.

- 11 Morales Padrón, Francisco, Atlas Histórico Cultural de América, Consejería de Cultura y Deportes Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 1988, vol.1.

-
- 12 Moreno, Rodrigo, Cristóbal Colón el emprendedor, una historia en clave de negocios, EY, Lima, 2016.
-
- 13 Moreno, Rodrigo, Magallanes y Elcano. La empresa de la primera circunnavegación del mundo, EY, Lima, 2017.
-
- 14 Paine, Lincoln, El mar y la civilización. Una historia marítima del mundo, Antonio Machado libros, Madrid, 2021.
-
- 15 Parry, J.H., El descubrimiento del mar, Grijalbo, México, 1991.
-
- 16 Rico y Sinobas, Manuel (editor), Libros del saber de Astronomía del Rey Alfonso X de Castilla, Tipografía de D. Eusebio Aguado, Madrid, 1863- 1867.
-
- 17 Roca-Bruzzo, Pere, “La escuela de Sagres: la construcción de un mito historiográfico”, en Nuevas de Indias. Anuario del CEAC, IV (2019).
-
- 18 Rojas Donat, Luis, “La potestad apostólica in spiritualibus en las bulas ultramarinas portuguesas del siglo XV”, en Temas medievales, v.15, ene./dic. (2007).
-
- 19 Rojas Donat, Luis, España y Portugal ante los otros, Ediciones Universidad del Bío-Bío, Chillán, 2002.
-
- 20 Rusell, Peter, Prince Henry «the Navigator»: a life, Yale University Press, New Haven and London, 2000.
-
- 21 Sachs, Jeffrey D., Las edades de la globalización, geografía, tecnología e instituciones, Ediciones Deusto, Bilbao, 2021.
-

-
- 22 Sanfuentes, Olaya, Develando el Nuevo Mundo. Imágenes de un proceso, Instituto de Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 2009.
-
- 23 Sellés, Manuel, Instrumentos de navegación. Del Mediterráneo al Pacífico, Lunwerg, Barcelona, 1994.
-
- 24 Soler, Isabel, Derrota de Vasco da Gama. El primer viaje marítimo a la India, Acantilado, Barcelona, 2011.
-
- 25 Tannery, Paul (edit), Le Traité du Quadrant de Maître Robert Anglés, Imprimerie Nationale, París, 1897.
-
- 26 VV.AA., Textos de Historia del Derecho Español, Editorial Universitas, Madrid, 2004.



Agradecimiento





A todas aquellas personas que hicieron posible la investigación, edición y publicación de este libro

Barry Lawrence Ruderman
Antique Maps, La Jolla, California.

Cecilia Inojosa Grandela
Universidad Adolfo Ibáñez, Viña del Mar.

José María Moreno
Museo Naval, Madrid.

María Alejandra Barrientos
EY Perú, Lima.

Miya Mishima
EY Perú, Lima.

Pablo Núñez Cook
Viña del Mar.

Paulo Pantigoso
Country Managing Partner
EY Perú, Lima.

Paul Mendoza Salvador
EY Perú, Lima.

Otras publicaciones

2016



**Cristóbal Colón,
el emprendedor**
Una historia en clave de negocios

Cristóbal Colón es un personaje fascinante y de su vida, muchas veces enigmática, y se pueden extraer enormes enseñanzas para el presente y el futuro, tanto en lo profesional como en lo personal. En esta obra se aborda su figura desmitificada, con luces y sombras, poniendo en valor el famoso proyecto del descubrimiento, el cual en realidad era una empresa que buscaba, ante todo, convertirse en un éxito comercial. Este célebre navegante genovés se debe entender en un siglo de cambios e innovaciones, en donde afluó, en plenitud, su espíritu emprendedor.



Escanea para
Descargar

2017



Magallanes y Elcano
La empresa de la primera circunnavegación del mundo

Fernando o Hernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano son dos personajes importantes de la historia moderna, al cual les une el honor de haber participado en lo que se conoce como la primera circunnavegación del mundo entre 1519 y 1522, y cuyo hito relevante fue el descubrimiento del Estrecho de Magallanes, constatación empírica de que había un paso que conectaba los océanos Atlántico y el Pacífico.



Escanea para
Descargar

2018



Américo Vespucio

La capacidad de identificar oportunidades

Américo Vespucio es una figura poco conocida en la historia del Nuevo Mundo, a pesar de que es a él a quien nuestro continente debe su nombre. Este personaje, lleno de misterio, ha sido motivo de investigación de historiadores que buscan dar a conocer su cara más real. En esta obra se puede observar una nueva interpretación, la de un Américo con virtudes y defectos, pero con la capacidad de observar su entorno y comunicar sus convicciones.



Escanea para
Descargar

2020



El humanismo

Las huellas de la innovación

No podemos entender el Renacimiento sin el Humanismo o, dicho de otra forma, lo que conocemos como Renacimiento es, en realidad, una expresión artística del Humanismo. Es por ello que este libro es el primero de dos obras desarrolladas por Rodrigo Moreno que tocan temas que están estrechamente relacionados: el Humanismo y el Renacimiento.



Escanea para
Descargar

2021



Florencia y el renacimiento

El epicentro de la creatividad

Continuación de "Humanismo, las huellas de la Innovación" escrito también por Rodrigo Moreno, que dimensiona el gran momento que vivió Florencia en el siglo XV y primeras décadas del 1500, convirtiéndose en el epicentro de la genialidad artística representada en los florentinos Leonardo da Vinci, Miguel Ángel Buonarroti y Rafael Sanzio durante el apogeo renacentista. Esta obra es un buen ejemplo de lo que puede significar la existencia de un círculo virtuoso en pro de desarrollar espíritus innovadores.



Escanea para
Descargar

El príncipe Enrique el “El Navegante” es una figura que de mejor forma explica el porqué Portugal se convirtió en una potencia marítima a mediados del siglo XIV, y cuya consecuencia posterior fue la construcción de un verdadero imperio ultramarino.

Precisamente fue el infante don Enrique quien tuvo el liderazgo de la expansión marítima (1415-1460) y fue con él cuando este pequeño reino europeo construyó las bases para ser el gran dominador en el Atlántico centro y sur, y cuya primera etapa se cerró con el hallazgo del cabo de Buena Esperanza en 1488, gracias a un proceso estratégicamente planificado que bien merece la pena analizar y, que como en todo período de la historia, si bien tuvo luces y sombras, nos entrega interesantes aprendizajes.

ISBN: 978-612-5043-48-1



ENRIQUE EL NAVE GANTE

