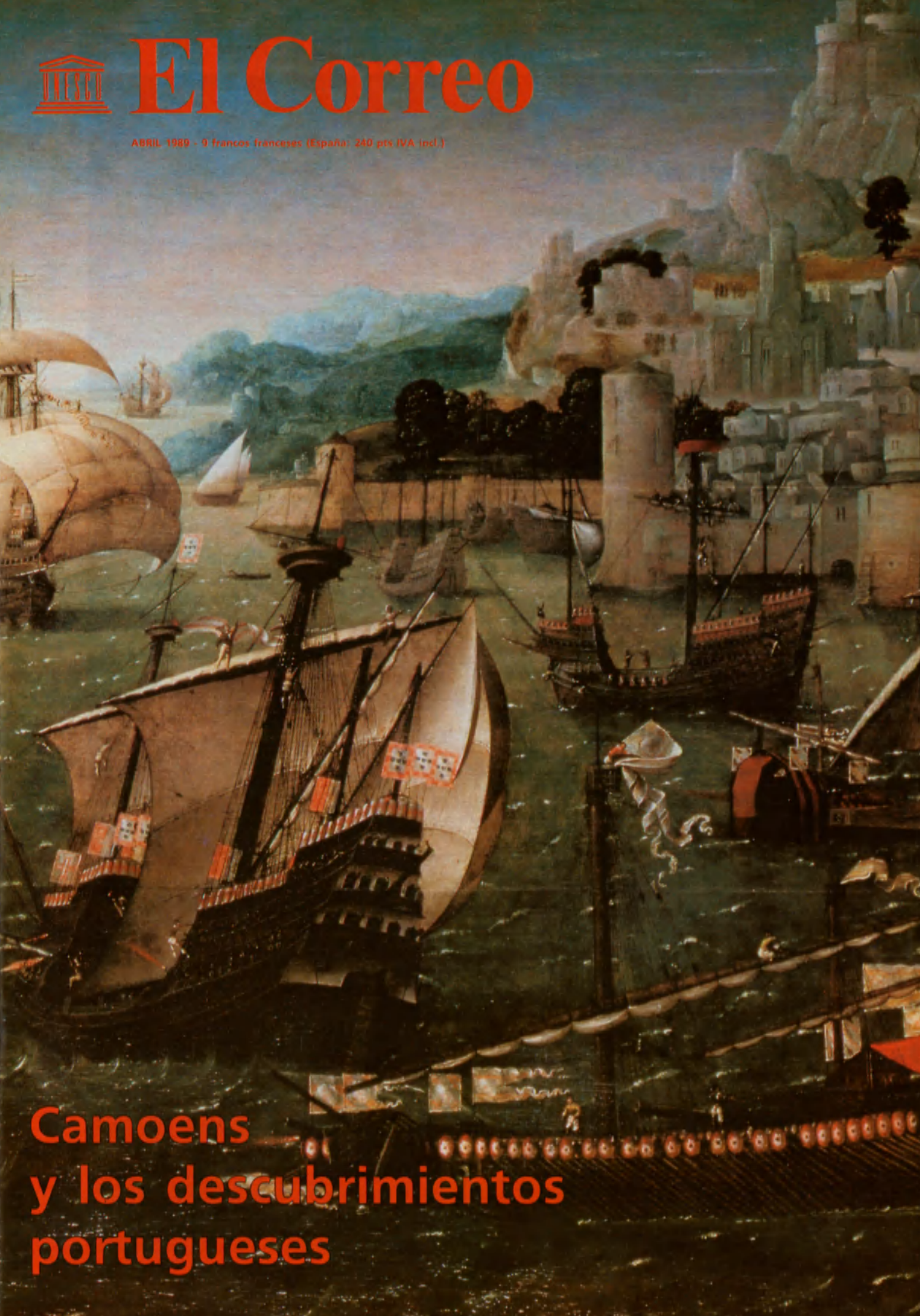




El Correo

ABRIL 1989 - 9 francos franceses (España: 240 pts IVA incl.)



**Camoens
y los descubrimientos
portugueses**



4

La aventura planetaria de los descubrimientos

por Luis Filipe Barreto

10

Náutica, construcción naval, cartografía

por Luis de Albuquerque

14

La cartografía lusitana y el Japón

por Alfredo Pinheiro Marques

17

Camoens, cantor de la epopeya de los navegantes

por Vasco Graça Moura

26

Las navegaciones como mito universal

por Eduardo Lourenço

28

Camoens y el Brasil

por Josué de Souza Montello

30

Crónica de una rivalidad

por Ibn Iyas

33

Los portugueses en la India

por John Correia Afonso

35

Esplendores de un arte

por Rafael de Faria Moreira

37

Pessoa y el "super-Camoens"

por José Augusto Seabra

Políptico de San Vicente, obra maestra realizada por Nuno Gonçalves entre 1458 y 1462. En sus paneles aparece toda la sociedad portuguesa desde el rey hasta los humildes pescadores. El que aquí se reproduce es el llamado "del Arzobispo".

Nuestra portada: Navíos portugueses del siglo XVI según una pintura anónima holandesa del tiempo. En la parte derecha se representa de manera más o menos fantástica la ciudad de Lisboa.

¡Es tan fácil hoy en día para quien dispone de un mínimo de recursos cruzar los mares y recorrer los continentes! Hay trenes, barcos, aviones en todas partes y a todas horas, mapas detallados y precisos que indican los itinerarios, las escalas posibles, la duración de los trayectos, y libros que describen con exactitud casi todos los lugares del planeta.

Nos resulta por eso mismo prácticamente imposible imaginar la visión fragmentaria, incompleta y fantasmagórica que nuestros lejanos antepasados tenían del universo. Los mapas trazados antes del siglo XV en Europa, en Asia o en el mundo árabe pueden ayudarnos a vislumbrar la relatividad de los conocimientos de los hombres de aquella época y la ignorancia en que vivían, como también a evaluar el cambio radical de perspectiva que se va a producir en el siglo XV cuando los navegantes portugueses se aventuren hasta las costas de Africa, cuando unas décadas más tarde, en 1487, Bartolomé Dias doble la punta del continente africano y cuando Vasco de Gama descubra, en 1498, la ruta de las Indias. Aquellos hombres que se maravillaban de recorrer "mares que ningún hombre antes había surcado" van a poner en contacto lenguas, valores y costumbres que hasta entonces se ignoraban mutuamente y a suscitar mil y un encuentros inesperados, al aproximar entre sí a pueblos que se descubrían unos a otros por vez primera.

Este número de *El Correo de la Unesco* se propone ofrecer un breve panorama de ese periodo crucial, de ese momento en el que la historia de la humanidad cobra bruscamente una dimensión planetaria. Momento preparado por una verdadera revolución intelectual y estética así como por una transformación de los conocimientos y las técnicas cuyos efectos en cadena van a engendrar una percepción global del mundo y del hombre. Momento que Fernando Pessoa califica, con razón, de "acto de creación civilizador".

No ha sido nuestro propósito analizar de manera exhaustiva un acto de creación de tal complejidad; hemos preferido, en cambio, destacar algunos episodios relevantes de los descubrimientos portugueses y evocar a algunos de sus protagonistas en torno de la figura emblemática de quien celebrara magníficamente sus hazañas, el gran poeta Luis de Camoens.

Mas allá de las dificultades, las incomprendiones y los conflictos que jalonan una aventura tan vasta, hemos querido poner de relieve su aportación esencial: el descubrimiento irreversible de la multiplicidad del hombre.

Los redactores de *El Correo de la Unesco* agradecen la valiosa colaboración prestada para la elaboración de este número por la Comisión Nacional para las Conmemoraciones de los Descubrimientos Portugueses, y muy especialmente el profesor Alfredo Pinheiro Marques, así como por la Delegación Permanente de Portugal ante la Unesco y la Fundación Calouste Gulbenkian de París.

El Correo

Una ventana abierta al mundo



Año XLII

Revista mensual publicada en 35 idiomas:
Español Francés Inglés Ruso
Alemán Árabe Japonés Italiano
Hindi Tamul Hebreo Persa
Portugués Neerlandés Turco Urdu
Catalán Malayo Coreano Swahili
Croata-serbio Esloveno Macedonio
Serbio-croata Chino Búlgaro Griego
Cingalés Finés Sueco Vasconce Tai
Vietnamita Pashtu Hausa

LA AVENTURA PLANETARIA DE LOS





DESCUBRIMIENTOS

POR LUIS FILIPE BARRETO

A fines del siglo XIV la extensión máxima que se conocía del planeta equivalía a casi una cuarta parte de su dimensión real y era la civilización islámica la que se hallaba en posesión de ese conocimiento global; a lo largo del siglo XVI el conocimiento del planeta por los hombres se aproxima al nivel actual y es la Europa cristiana la protagonista de esa expansión de los saberes geográficos.

Los descubrimientos de esa época van a convertir a Portugal en un mensajero del mundo, en el agente principal del acercamiento entre Europa, por un lado, y África, Asia, América y Oceanía, por el otro. El significado que en el plano de la civilización entrañan los descubrimientos portugueses radica en la ingente contribución que hicieron a la expansión planetaria. Gracias a ellos doblaron los europeos los cabos de Tarpai y Bojador, límites tradicionales de la navegación por la costa occidental de África que sólo ocasionalmente habían sido traspasados. Con ellos se alcanzan las regiones del ecuador y del hemisferio sur y se disipa la idea entonces tradicional en Europa de que en ellas era imposible la vida. Esos descubrimientos permiten establecer, por primera vez en la historia de la humanidad, la conexión sistemática y continua entre los océanos Atlántico e Indico, la llamada "carrera" o "curso de la India", acabando con la idea mayoritaria y tradicional de que el Indico era un mar cerrado.

te, pero esa diferencia cualitativa no significa una inferioridad ni un caos, sino una ordenación distinta con una mayor variedad del mundo mineral, vegetal y animal. Al mismo tiempo, esa revolución contribuyó decisivamente al descubrimiento, tanto en el terreno de la experiencia como en el de la teoría, de la igualdad natural de los hombres. La vida planetaria, nacida en los siglos XV y XVI con los descubrimientos, comienza a suscitar una economía mundial basada en el canje desigual implantado por los europeos frente a las demás sociedades. Nace entonces una economía mercantil a escala mundial en ciudades como Lisboa y Sevilla, con unos mercados, una concurrencia y un financiamiento en los que el papel principal corresponderá a la Europa del centro y del norte y a las ciudades italianas.

Al mismo tiempo van surgiendo los primeros elementos de una cultura mundial gracias a la cual se editan y circulan en la Europa del sur pero también en Goa, Macao y Nagasaki libros, cartas, relaciones, mapas, etc. Así, los descubrimientos portugueses hacen una contribución capital a la transición entre una era de mundos cerrados y otra de un espacio planetario abierto.

Durante el siglo XV van avanzando los navegantes lusitanos por el Atlántico y a lo largo de la costa occidental africana, tras haber poblado Madeira y las Azores en los decenios de 1420 y 1430. Gil Eanes dobla el cabo Bojador en 1434; en los decenios de 1440 a 1460 se avanza por la costa de Guinea y se descubre el archipiélago de Cabo Verde; en el de 1470 se realiza el descubrimiento de las islas de Fernando Po, Santo Tomé, Príncipe y Annobón; en 1483 Diogo Cão llega al Congo-Zaire; y en 1487-1488 Bartolomé Dias establece la conexión entre el Atlántico y el Indico al doblar el cabo de Buena Esperanza, que él llamó de las Tormentas.

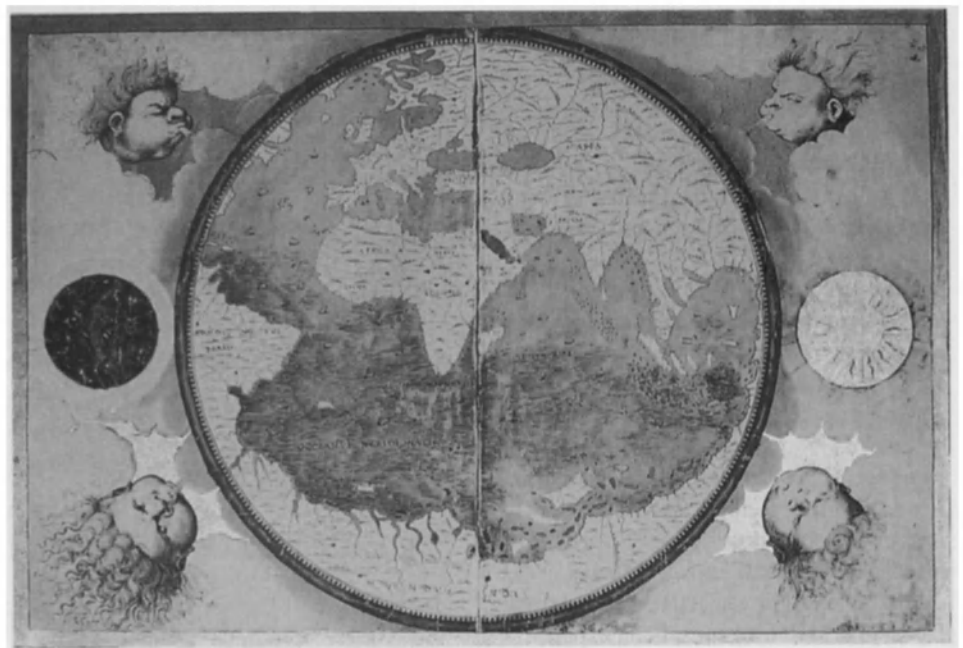
A fines del siglo XV los navegantes portugueses abren la comunicación marítima entre Europa y Asia: es el gran viaje de Vasco de Gama en 1497-1499. A lo largo del siglo XVI la expansión planetaria portuguesa penetra en el interior de África (exploración del Monomotapa, actual Zimbabwe, en 1514), de América (Pedro Alvares Cabral llega al Brasil y los hermanos Corte Real a Terranova, uno y otros en 1500, mientras João Rodrigues Cabrilho desempeña un papel decisivo en la exploración de Florida en 1539 y de California en 1542-1543) y de Asia y Oceanía

En este mapa de 1519, debido al cartógrafo portugués Lopo Homen, se procura conciliar los nuevos datos geográficos derivados de los descubrimientos con las viejas concepciones tolemaicas. Por ejemplo, las regiones del Oriente y del Lejano Oriente aparecen como posiblemente unidas a las tierras descubiertas en Occidente por españoles y portugueses. Unas y otras se hallan además ligadas por una fantástica tierra austral.

Una nueva realidad planetaria

Gracias a la inmensa revolución que en el terreno de las comunicaciones y de la información acarrearón los descubrimientos, el hombre puede hacerse por primera vez una imagen relativamente exacta de la realidad planetaria, del mundo. La naturaleza de los trópicos y del hemisferio sur es diferente de la del hemisferio nor-

La célebre Torre de Belén, construida a principios del siglo XVI para defender militarmente el puerto de Lisboa, es una joya de la arquitectura manuelina o renacentista portuguesa. Se convirtió en el símbolo de los descubrimientos de Portugal pues de allí partían los navíos rumbo a la India y a América, a África, China y Japón.



(llegada a Malaca e Insulindia en 1509-1511, a China en 1513 y al Japón en 1542-1543).

La dispersión planetaria de los demás pueblos europeos es bastante posterior a la de los portugueses, que a partir de las décadas de 1420 y 1430 inauguran una nueva era del conocimiento y de la historia humana. El primer año importante de la expansión española es 1492, fecha en que Cristóbal Colón (1451-1506), al servicio de los Reyes Católicos, llega a las Antillas. En cuanto a los inicios de la expansión francesa y de la inglesa, se sitúan en los años treinta del siglo XVI. Los descubrimientos geográficos de los portugueses no sólo se adelantaron a los de los otros países europeos sino que además su expansión mundial durante los siglos XV y XVI fue la única que alcanzó a todos los continentes (Africa, Asia, América y Oceanía) y a los océanos más importantes (Atlántico, Indico y Pacífico).

Gracias a esa vasta empresa de dispersión por todo el mundo se convirtió Portugal en el agente central de un planetario banco de datos. Por primera vez en la historia de la humanidad surge un sistema mundial de intercambios materiales y espirituales. Por primera vez asiste el hombre a una observación, clasificación y acumulación sistemáticas de las informaciones y datos planetarios de tipo más variado cuyo contenido va desde las latitudes, las cuencas hidrográficas y las declinaciones magnéticas hasta la botánica, la zoología, la mineralogía, etc. Por primera vez en la vida del hombre se perfeñan programas de conocimiento, sistematización y utilización de estas informaciones acumuladas sobre los más diversos mares, continentes y sociedades.

Las etapas de la expansión

En el curso del siglo XV la aventura portuguesa de los descubrimientos tendrá dos etapas de desarrollo separadas por una fase de estancamiento, de 1460 a 1469, como resultado de la muerte del infante Don Enrique el Navegante y de la vacilación geoestratégica de la política del rey Don Alfonso V.

La primera gran etapa de desarrollo va de 1415 (conquista de Ceuta en Marruecos) hasta 1460 (llegada a Sierra Leona) y corresponde al nacimiento de toda una estructura social, técnica e ideológica orientada hacia la expansión del poder nacional por el Atlántico y Africa. De 1415 a 1460 los cauces de la expansión



Los portugueses comenzaron por abrir las rutas del Atlántico a lo largo del Africa occidental, exploración que culminaría con el gran viaje de Vasco de Gama hasta la India. Otro de estos grandes viajes de descubrimiento sería el de Pedro Alvares Cabral hasta las costas del Brasil. En estos mapas modernos (tomados del libro *Náutica dos Descobrimientos* del almirante portugués Gago Coutinho) pueden verse los derroteros seguidos por Vasco de Gama (1498-1499) (arriba) y por Diogo Cão (1482-1485), Bartolomé Dias (1487-1488) y Pedro Alvares Cabral (1500) (página siguiente).

portuguesa se enderezan hacia tres objetivos: la implantación en el norte de Africa, el empeño en doblar el cabo Bojador y navegar más al sur, y la organización de un espacio productivo en los archipiélagos de Madeira y de las Azores.

Esta primera etapa tiene en el infante Don Enrique el Navegante (1394-1460) la gran figura emprendedora que se afana en coordinar y conciliar la actividad individual de nobles y de mercaderes (en busca de la riqueza agraria, de las conquistas y

del dominio de las redes de comercio y de los productos mercantiles) con un sentido nacional y cristiano-europeo (relaciones con el Papado y la Orden de Cristo).

La segunda gran etapa de desarrollo se extiende de 1469 a 1498, es decir desde la firma del contrato entre Don Alfonso V y Fernão Gomes para explorar la costa africana hasta la llegada de Vasco de Gama a Calicut (en el actual estado indio de Kerala) y el establecimiento de la conexión marítima entre Europa y Asia. Don Juan II (1455-1495) es en lo esencial la gran figura organizadora de este movimiento de conquista del Atlántico sur y de conexión entre el Atlántico y el Indico. Gracias a su acción política, la expansión mundial de los portugueses adquiere una forma esencialmente estatal y de mercantilismo señorial. La nueva política de la corona portuguesa define sus zonas de influencia (por el tratado de Tordesillas firmado con España en 1494, que indicaba los límites de las zonas de conquista española y portuguesa en América), se orienta como objetivo supremo hacia Oriente (según muestran los viajes terrestres de Pêro da Covilhã) y se especializa en los campos de la técnica y la ciencia náuticas.

Don João de Castro (1500-1548) fue un sabio y explorador portugués que escribió célebres derroteros de navegación y llegó a ser virrey de la India. Retrato tomado del Códice de Lisuarte de Abreu, de 1558.



Dos grandes empresas

A lo largo del siglo XVI el movimiento de expansión portugués se afirma esencialmente en torno a dos grandes empresas: la de intercomunicación dentro



del "Estado de la India" y la de creación de un espacio social nuevo en Brasil. El "Estado de la India" era una red de relaciones entre diversas civilizaciones que iba desde el cabo de Buena Esperanza hasta el Japón. Este sistema representa el nivel de movilidad máxima de los navegantes, descubridores y mercaderes portugueses, que desde el Africa oriental hasta el Lejano Oriente llevan a cabo una vasta e intensa empresa de dispersión y de metamorfosis basada en una unidad mínima de lengua, religión y política. El Estado de la India se organiza según un mínimo de territorialidad para un máximo de espacialidad geográfica. En ello la organización portuguesa se inspira en el ejemplo de la tala-socracia islámica, concretizándose en el dominio de las redes comerciales marítimas.

Para alcanzar un máximo de dominio espacial con un mínimo de territorialidad era necesaria una hegemonía marítima basada en una serie de puntos estratégicos como Ormuz, Goa y Malaca, proyecto que realizó Alfonso de Albuquerque entre 1509 y 1515. Mientras tanto, esa hegemonía marítima que, parcialmente, controlaba los mares y la circulación de los productos comenzó a convertirse en realidad a partir de 1502 con el sistema de los *cartazes* o salvoconductos que los portugueses imponían a la navegación no cristiana en el océano Indico.

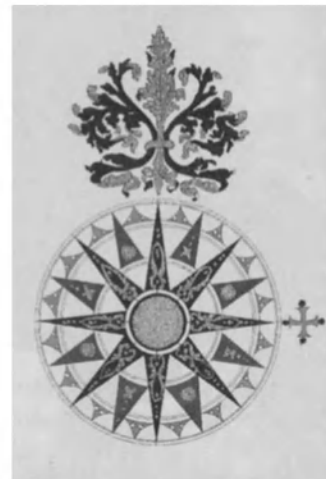
agrícola y en el trabajo de los esclavos, con el monocultivo de la caña de azúcar, la ganadería, etc.

La dispersión del Estado de la India y la creación de una nueva sociedad en el Brasil son, antes que nada, respuestas adecuadas en el plano sociocultural a las condiciones particulares de cada ámbito de civilización con que los portugueses se enfrentaban. De todos modos, ambos fenómenos responden al vigoroso principio de intercomunicación con los distintos pueblos, razas y países en que se inspiraba la acción de aquéllos. Esta capacidad máxima de adaptación que en el siglo XVI encontramos en los modos de explotación mercantil y agraria se manifiesta ya en el siglo XV, de manera embrionaria, en la red de interrelaciones establecida en Africa (explotación del oro y de la malagueta, comercio de esclavos) y en la creación de un sociedad agraria en Madeira (monocultivo del trigo y de la caña de azúcar).

Tal capacidad intercomunicativa hace de los portugueses los grandes impulsores de la fusión y el encuentro de razas y espacios. En efecto, estrecharon lazos entre las civilizaciones cristiana, judía e islámica, y fueron transportadores de productos y sincretizadores de religiones y costumbres.

En la época de los descubrimientos la lengua portuguesa llega a ser la principal lengua de comunicación marítima y mercantil (especialmente en las costas de Africa y de Oriente). Fruto de ese vasto diálogo entre civilizaciones es el hecho de que el portugués sea todavía hoy el idioma europeo que mayor número de vocablos de origen asiático, africano y amerindio ha incorporado a su acervo. □

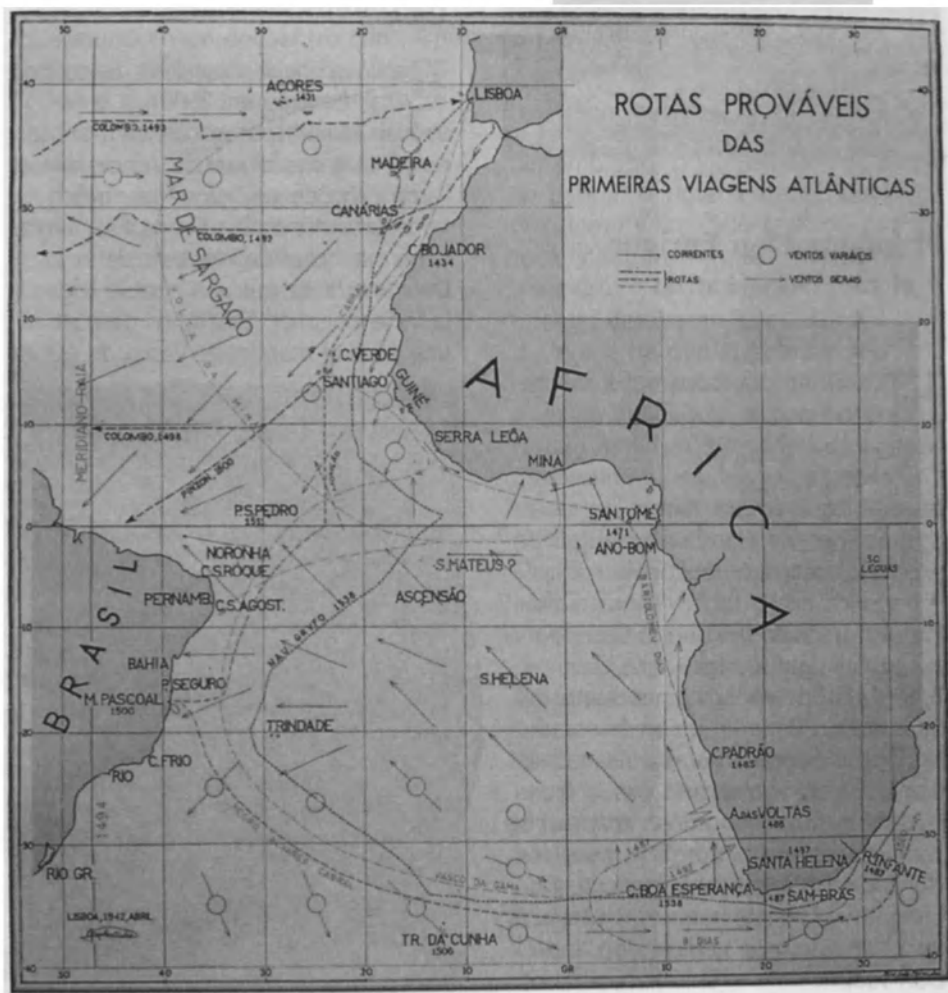
LUIS FILIPE BARRETO, portugués de origen angoleño, es profesor de la Universidad Clásica de Lisboa y autor de numerosos trabajos sobre la cultura de los descubrimientos portugueses, entre los que cabe mencionar *Portugal pioneiro do diálogo Norte/Sul* (Lisboa, 1988) y *Portugal mensageiro do mundo renascentista* (Lisboa, 1989).



Encuentro de culturas

Los rasgos fundamentales del Estado de la India son la actividad marítima, la economía mercantil y el carácter urbano de su estructura demográfica. La unidad social clave es el individuo ligado al estado y a la iglesia y movido por la iniciativa particular. La base económica de la riqueza del Estado de la India es mercantil: el fin es fomentar el intercambio de productos entre distintas regiones asiáticas y entre Europa y Asia. Los principales productos de este tráfico mundial son la pimienta y el jengibre de Malabar y de Indonesia-Malasia, el macis y la nuez moscada de Banda (Insulindia), la canela de Ceilán, el clavo de Ternate, los caballos de Persia y Arabia, el oro, las sedas y la porcelana de China, el oro del sudeste africano y de Sumatra, etc.

Al contrario que el Estado de la India, Brasil fundamenta su unidad social básica en la familia colonial latifundista. La sociedad es aristocrática y esclavista y la riqueza social se concreta en la riqueza



Pioneros de la exploración de los mares

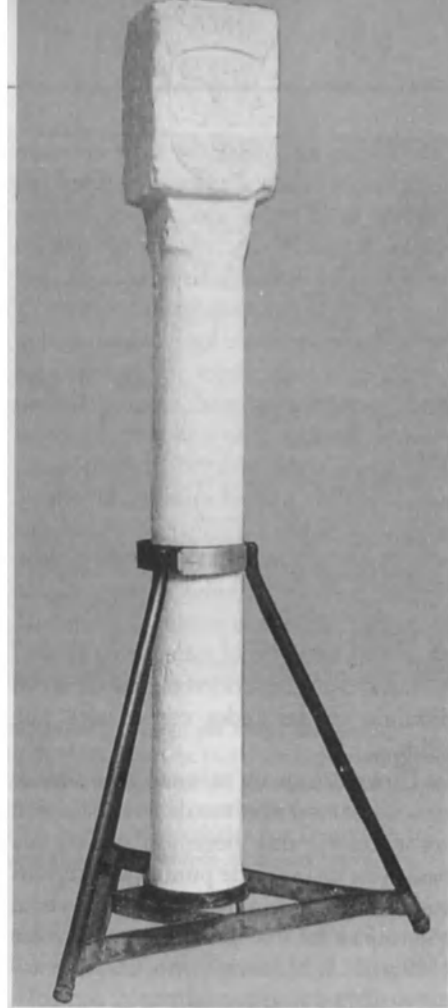


El infante Don Enrique y el rey Don Juan II

Hijo del rey Don Juan I, el infante Don Enrique, apellidado el Navegante (1394-1460), fue el gran "hombre de acción" de la primera fase de los descubrimientos portugueses y encarnó la voluntad de expansión religiosa, política y económica de Portugal. Ahora bien, el impulso decisivo vino en la segunda mitad del siglo XV con el rey Don Juan II (1455-1495), sobrino nieto del infante don Enrique, quien fomentó la exploración de las costas africanas, así como el enlace marítimo con la India. En este detalle del famoso *Políptico de San Vicente*, del pintor portugués Nuno Gonçalves, se ve al infante Don Enrique y a su sobrino nieto, entonces un niño, que más tarde sería Don Juan II.

Diogo Cão

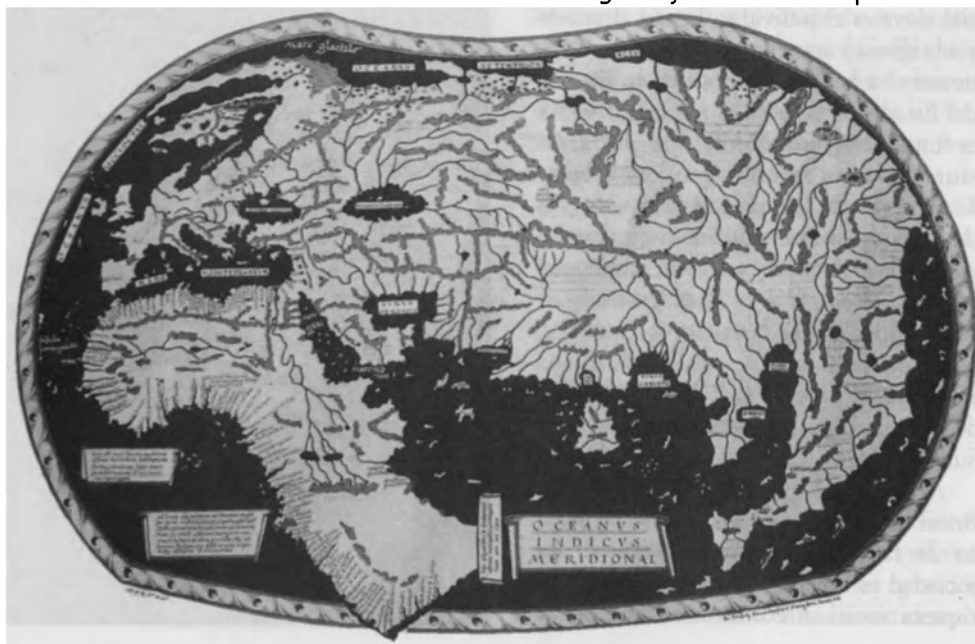
Escudero de la Casa Real, Diogo Cão, cuyas fechas de nacimiento y muerte se ignoran, fue designado por Don Juan II para emprender la exploración de la costa occidental africana. Fue el primer europeo que alcanzó las regiones africanas al sur del Ecuador, llegando hasta las costas del Congo, con cuyos reyes estableció relaciones amistosas, así como de Angola y Namibia. Su primer viaje lo realizó en 1482, explorando la zona entre el cabo Santa Catalina y el cabo Lobo. En el segundo dobló el cabo Negro y penetró en el interior del Congo y de Angola. Como otros navegantes portugueses, dejó en los lugares por él visitados padrones o piedras con textos grabados gracias a los cuales se han podido estudiar los itinerarios recorridos. El que aquí se reproduce se conserva en la Sociedad de Geografía de Lisboa.



Bartolomé Dias

Escudero de la Casa Real, Bartolomé Dias (muerto en 1500) se hizo célebre por doblar en 1487 la punta más meridional de África, que él llamó cabo de las Tormentas, más tarde rebautizado de Buena Esperanza, confirmando así la hipótesis del rey Don Juan II de que era posible llegar a la India por mar. Diez años después una flota al mando de Vasco de Gama

zarparía del Tajo en dirección a la legendaria India de las especias y del oro. Bartolomé Dias continuó sus viajes marítimos, muriendo posteriormente en un naufragio justo frente al cabo que él había descubierto y bautizado. El mapa que aquí se reproduce es el del cartógrafo alemán Henricus Martellus (hacia 1489), expresión directa del viaje de Dias que demuestra la temprana repercusión de su viaje en la cartografía y la cultura europeas.





Fernando de Magallanes

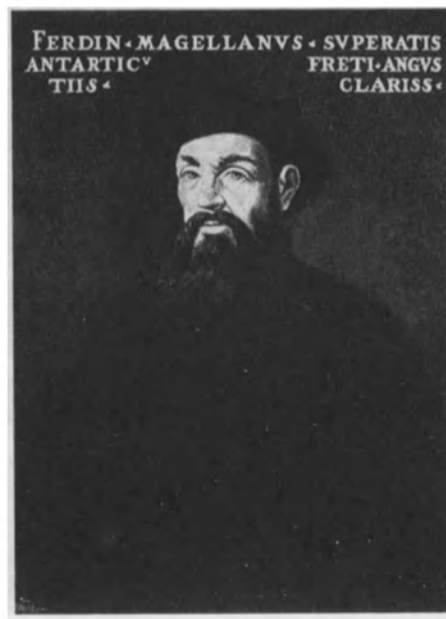
Magallanes (1480?-1521) fue el iniciador del primer viaje de circunnavegación del globo terrestre, que se realizó en 1519-1522. Estuvo en Oriente al servicio del rey de Portugal, lo que permitió obtener informaciones que le serían útiles para la navegación que le iba a hacer famoso. Como otros muchos técnicos y navegantes portugueses entonces solicitados a peso de oro para desarrollar las marinas europeas, Magallanes pasó al servicio del rey de España, el emperador Carlos V. Los españoles, que a comienzos del siglo XVI eran grandes rivales comerciales de los portugueses, intentaban llegar a Asia por Occidente, descubriendo un paso hasta el Pacífico, para lo cual tenían que franquear la gran barrera que representaba América.

Magallanes propuso al rey de España su proyecto, que pudo realizar atravesando con su flota el que después se llamó estrecho de Magallanes, en la punta meridional de América del Sur. Pero no le fue dado terminar su gran designio, ya que murió en un encuentro con indígenas en una de las islas Filipinas. Y fue al español Juan Sebastián Elcano a quien cupo el honor de dar remate a la primera vuelta a la Tierra al mando de la flota española y al cabo de tres años de navegación. Este retrato de Magallanes se conserva en el Museo Naval de Madrid.



Vasco de Gama

Vasco de Gama (1468?-1524), el más famoso de los navegantes portugueses, realizó varias misiones por encargo del rey Don Juan II hasta que fue nombrado capitán general de la armada que iba a circunnavegar África y descubrir el camino marítimo de la India en 1498. Con la realización de este proyecto vino a triunfar del gran desafío al que se enfrentaban los europeos de la época (Cristóbal Colón había intentado seis años antes llevarlo a cabo, pero en realidad lo que hizo fue descubrir una nueva tierra entonces desconocida en Europa y que más tarde se llamaría América). La flota de Vasco de Gama zarpó del puerto de Lisboa el 8 de julio de 1497 y llegó a Calicut, en el sur de la India, en mayo del año siguiente. Vasco de Gama entregó al "samorim" (rajá) de Calicut una carta del rey Don Manuel I en la que el monarca portugués le proponía firmar una alianza y un tratado de comercio. A su regreso a Lisboa el navegante fue ennoblecido por el rey, que le nombró además virrey de la India.

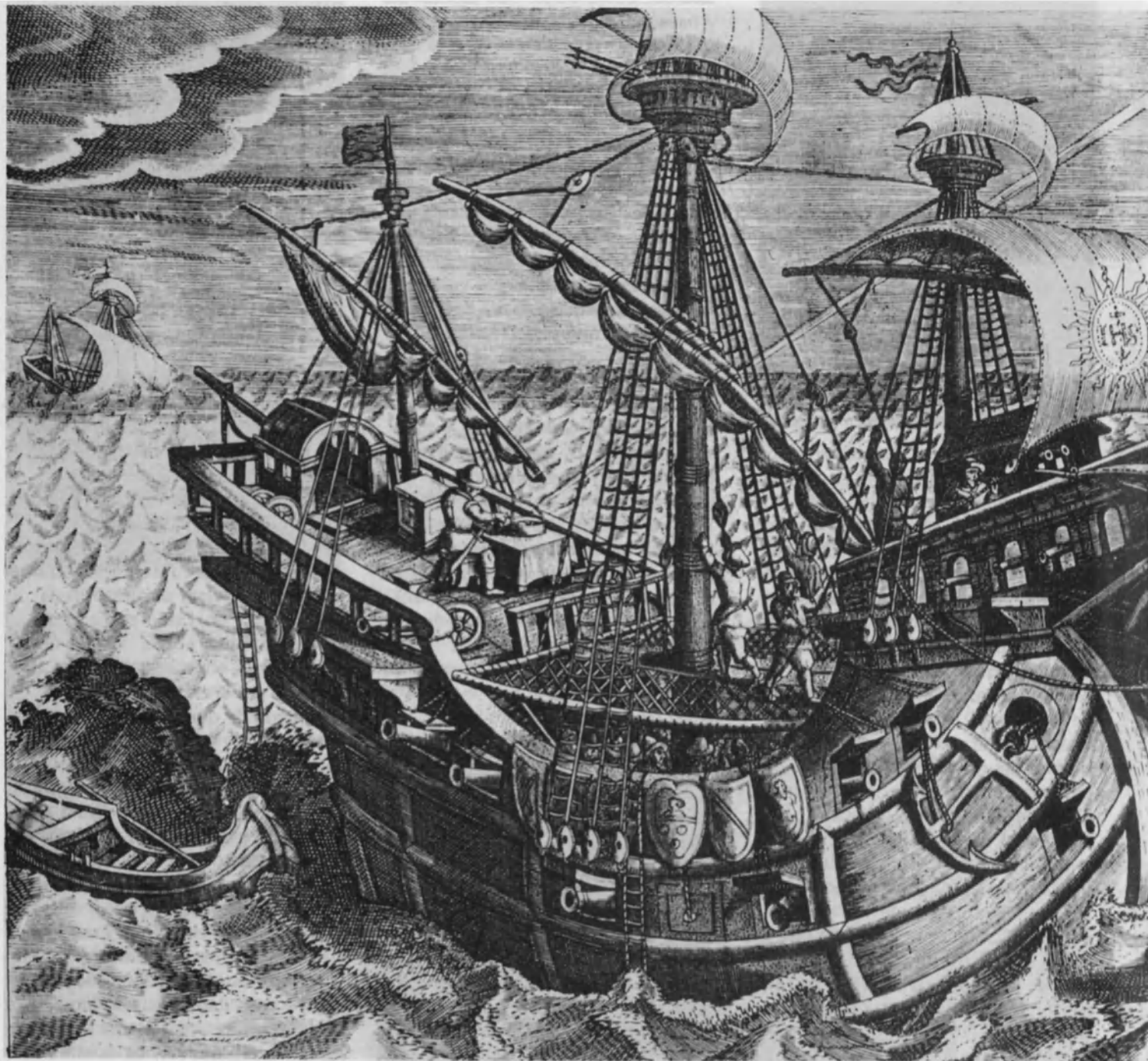


Pedro Álvares Cabral

Tras el descubrimiento del camino marítimo a la India, Pedro Álvares Cabral (1467?-1520?) fue encargado de capitanear una flota que debía volver a Calicut y establecer relaciones comerciales y políticas con esta ciudad, que entonces era el centro del comercio de las especias. Sin embargo, poco después de zarpas de Lisboa, la flota se desvió hacia Occidente y en 1500 terminó por tocar y fondear en las "Tierras de Vera Cruz", en la actual costa oriental del Brasil. Pese a la idea difundida de que el descubrimiento del Brasil fue producto del azar, hay diversos indicios de que el entonces rey de Portugal, Don Manuel I, dio instrucciones al navegante para que se abriera camino hasta los dominios portugueses de las "Indias Occidentales", como entonces se llamaba a América, lo que efectivamente aconteció. Esas regiones eran exploradas por portugueses y españoles, que procuraban determinar los límites mutuos de sus espacios de influencia en el Nuevo Mundo, de acuerdo con el Tratado de Tordesillas (que ambas naciones habían firmado en 1494 y en el que se repartían el mundo). En la foto, estatua de Pedro Álvares Cabral que se alza en una plaza de Lisboa.

NAUTICA, CONSTRUCCION NAVAL, CARTOGRAFIA

La ciencia y la técnica en el Portugal de los siglos

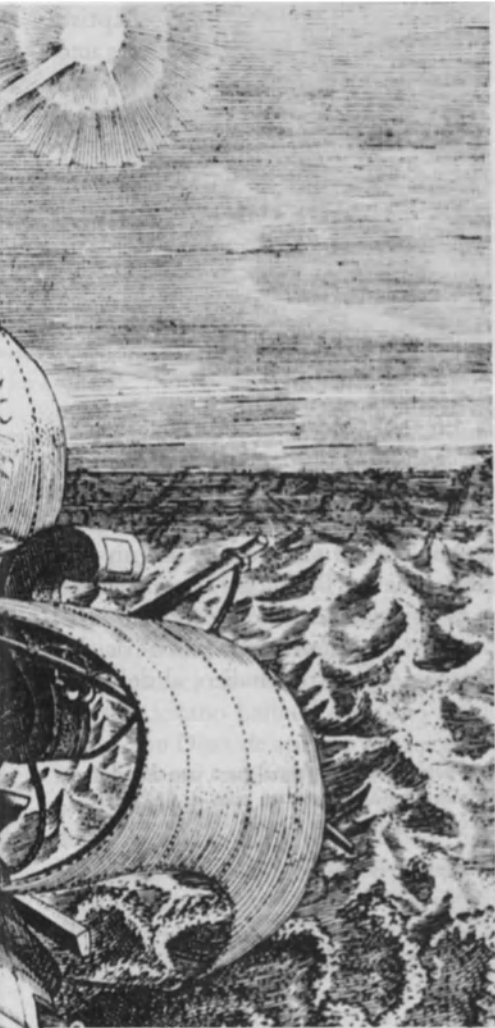


Arriba: Un navegante portugués se guía mediante el compás a bordo de una nave de los descubrimientos. Grabado del siglo XVI, obra de J. Stradan. A la derecha: Este navío portugués es posterior a la carabela, nave con la que se realizaron los grandes descubrimientos del siglo XV y que fue la principal innovación introducida por los portugueses en materia de construcción naval.



POR LUIS DE ALBUQUERQUE

XV y XVI



TODO el incipiente desarrollo científico y tecnológico de que Portugal fue testigo en el siglo XVI tiene sus raíces en los viajes marítimos realizados por el Atlántico en el siglo anterior o, mejor dicho, en las condiciones en que esos viajes tuvieron lugar y en la apertura a nuevas realidades que entrañaron.

En efecto, a partir de mediados del siglo XV los navegantes comienzan a observar las corrientes marinas y los diversos regímenes de los vientos, primeros pasos hacia el conocimiento de la geofísica de las grandes masas oceánicas, y se perfecciona y progresa la técnica de la construcción naval. El arte de navegar se va acercando al ideal de una práctica segura, mientras que en los primeros años del siglo XVI la cartografía se implanta en el reino de Portugal según modelos mediterráneos (italianos y marroquíes), hasta alcanzar una expresión propia y expandirse más allá de las fronteras del reino, en particular en Francia y en el Japón. Poco tiempo después las ideas geográficas de Tolomeo, tan en boga desde la segunda década del siglo, iban a ser revisadas para ajustarse a informaciones más recientes y dignas de crédito.

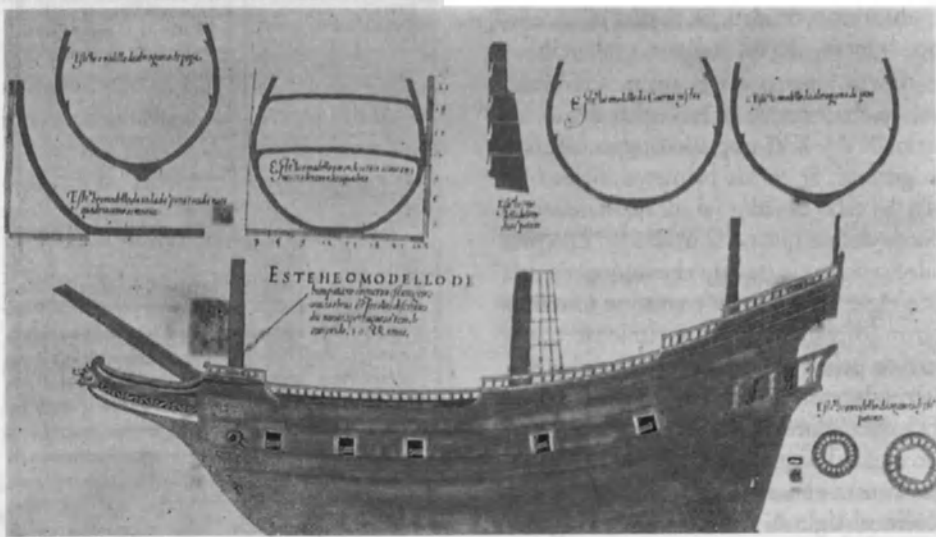
La vuelta de alta mar

¿Cuáles fueron los distintos aspectos del cambio? La observación de las corrientes marítimas y de los vientos, así como de sus variaciones, se inició cuando las naves de exploración o de comercio empezaron a aventurarse cada vez más hacia el sur, a lo largo de la costa occidental africana. El viaje de ida no ofrecía mayores dificultades; en cambio, el de vuelta se veía a menudo estorbado y retardado por los vientos y las corrientes que imponían durante el retorno una progresión lenta o incluso, en ciertos casos, imposible.

Los esfuerzos realizados para dominar tales agentes físicos tuvieron por lo menos tres consecuencias de suma importancia. Quizá en primer lugar se pensó que un derrotero con sucesivos cambios de bordo (navegación "de bolina") bastaría para vencer los vientos de cuadrante de proa. En segundo lugar se consideró indispensable construir un tipo de navío que, por sus características estructurales, se adaptase mejor a esta forma de navegación (fueron los sucesivos tipos de navíos llamados "carabelas"). Por último, los navegantes comprendieron que para llegar más rápidamente al puerto de destino había que elegir un derrotero alternativo, por alta mar y rodeando esos elementos físicos adversos. Esta maniobra náutica, a la que debe atribuirse sin duda la mayor facilidad para llegar a las Azores, recibe hoy en historiografía la denominación de "vuelta por alta mar", pero en los siglos XV y XVI se la llamaba "vuelta de Guinea" o "vuelta de la Mina" (puerto de la antigua Costa de Oro, hoy Ghana), porque al partir de allí las naves debían iniciar en el momento oportuno una bordada hacia el noroeste, hasta situarse en la latitud aproximada de Lisboa.

Es natural que esta táctica de pilotaje, que por primera vez llevaba a las naves a engolfarse en mar abierto, planteara a los navegantes nuevos e inesperados problemas. La navegación mediterránea, incluso cuando, después de atravesar el estrecho de Gibraltar y de costear la península ibérica, alcanzó los puertos del canal de la Mancha y del mar del Norte, era siempre costera, por lo que la localización del navío podía efectuarse, prácticamente a diario, mediante el reconocimiento de un lugar en tierra, situado relativamente a pocas millas del punto en que aquél se encontraba. En cambio, el regreso de Guinea (y posteriormente de la Mina) en dirección de Lagos o de Lisboa, realizado por alta mar, implicaba un rumbo "ciego" que podía durar de tres semanas a más de dos meses; el momento adecuado para que el barco virara bruscamente hacia el este hasta la costa portuguesa podían "naturalmente" indicarlo los vientos, las corrientes, los colores del agua y las aves marinas, pero esos indicios eran sobremanera precarios. Era pues necesario dar con el medio de fijar la posición del navío a diario durante esa larga navegación realizada sin contar con la menor referencia terrestre.

En una primera fase, el problema se resolvió recurriendo el piloto a las observaciones de alturas meridianas de los astros (la Estrella Polar, otras cuantas estrellas y también el Sol) y comparando esas coordenadas celestes en cualquier lugar del océ-



ano, tomadas mediante cuadrantes o astrolabios (y más tarde también ballestillas), con las alturas que el mismo astro, en su tránsito meridiano, alcanzaba en Lisboa o en cualquier otro lugar de referencia.

Este método no parece que fuera, en su fase inicial, más que la adaptación de una práctica que con fines diferentes y meramente teóricos (por impracticables) preconizaba John of Hollywood (Joannes de Sacrobosco) en su *Tratado de la esfera*, escrito en el siglo XIII, para proceder a la medición de un grado de meridiano de la Tierra.

Adaptado al arte de navegar, este método vino a servir para determinar las latitudes a bordo de las naves, de ser posible a diario, innovación de capital importancia en la historia de la náutica. Cabe señalar, además, que al comenzar el siglo XVI los marinos estaban empeñados en determinar en el mar la segunda coordenada geográfica (la longitud), ya que dos coordenadas hacían posible "marcar el grado", es decir fijar con toda exactitud la posición de la nave. Tanteando en lo desconocido, algunos navegantes propusieron falsas soluciones (como la de Juan de Lisboa en 1514), pero que permitieron a veces esclarecer otros problemas; más tarde otros navegantes, tras analizar cuidadosamente esas propuestas sin fundamento, terminaron por reconocer que eran inadecuadas (Juan de Castro en 1530).

Mientras tanto, tal equívoco tuvo inmediatamente una gran virtud: convencidos de que la longitud se hallaba en relación directa y lineal con la declinación magnética, los pilotos portugueses del siglo XVI acumularon valores de esa declinación (que más tarde usaron como indicio del lugar en que se encontraban); y de esos datos obtenidos por decenas y decenas de pilotos se sirvieron Gilbert y Stevin cuando en los últimos años del siglo XVI estudiaron los fenómenos magnéticos terrestres y trataron de explicarlos.

Mapas y guías náuticas

El arte de navegar progresó rápidamente en la segunda mitad del siglo XV. De la comparación de las alturas se pasó en poco tiempo a la determinación de las latitudes (por las estrellas o por el Sol, y en este último caso con tablas de sus declinaciones diarias). Esto era importante para un piloto, pero no era todo; a decir verdad, se le proporcionaban a éste instrucciones que le permitían conocer las leguas navegadas por diversos rumbos (de cuar-



Este mapa de 1485, obra del cartógrafo portugués Pedro Reinel, es uno de los más antiguos que se conocen de las navegaciones portuguesas. En él aparecen cartografiadas por primera vez las costas africanas hasta el límite de los viajes de Diogo Cão.

to en cuarto de la aguja) y para diferencias de un grado de latitud; disponía de datos para fijar la hora de las mareas en un puerto o lugar ribereño determinado; y poseía técnicas de navegación anteriores, mejoradas y adaptadas a la nueva manera de pilotar una nave.

Todos estos saberes fueron compilados en libros anónimos que hoy conocemos con el nombre de "guías náuticas" y que se editaron por primera vez en Lisboa hacia 1509 y 1516. En ellos se incluyen todas las reglas mencionadas, acompañadas por una lista de latitudes de algunos de los lugares más frecuentados por los navegantes y por una traducción, a veces deficiente, del mencionado tratado de Sacrobosco, por el que los pilotos aprendían los rudimentos de la cosmografía. Pese a algunas incoherencias, ese tipo de opúsculos pioneros hizo escuela, y todavía en el siglo XVI vamos a encontrar réplicas de ellos o de algunas de sus partes, cuando no simples traducciones de algunos pasajes al castellano, francés, inglés, italiano y alemán.

Por lo que toca a la construcción naval, se observa que las navegaciones de los siglos XV y XVI impusieron también sus exigencias. Si en los primeros viajes más allá del cabo Bojador (al sur de Marruecos) puede decirse que no se utilizó un tipo predilecto de navío (se estaba entonces en una fase experimental), en cuanto se intensificaron los viajes de reconocimiento costero o de penetración por el curso de los ríos fueron las carabelas las naves preferidas por los exploradores. Y si las preferían era por ser de fácil maniobra y capaces de navegar contra el viento.

En el siglo XVI las carabelas seguían

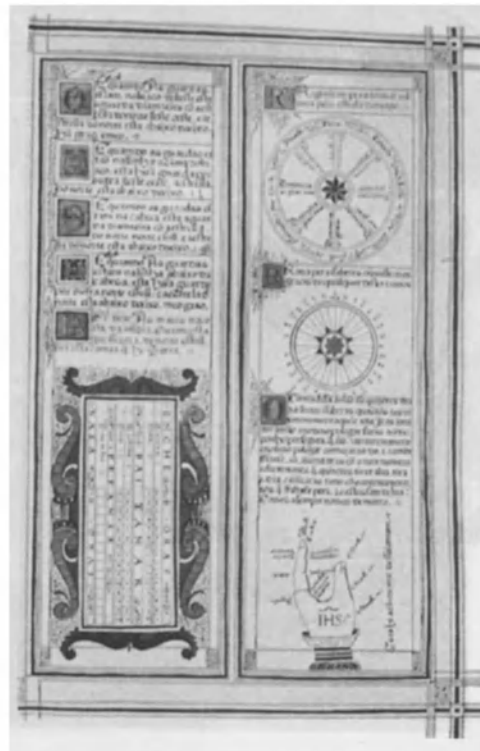
formando parte de las primeras flotas de la ruta de la India; y si en esas flotas fueron desapareciendo para dar paso a los bajeos y a los galeones fue porque estos navíos eran de mucho mayor porte y podían recibir a bordo cargas voluminosas. Todavía continuaban construyéndose carabelas en los astilleros navales de Oriente, no sólo con miras a realizar las tareas que sus antecesoras del siglo XV habían llevado a cabo en el Atlántico sino también porque, siendo muy ligeras, permitían establecer enlaces rápidos entre las diversas plazas fortificadas diseminadas por la India.

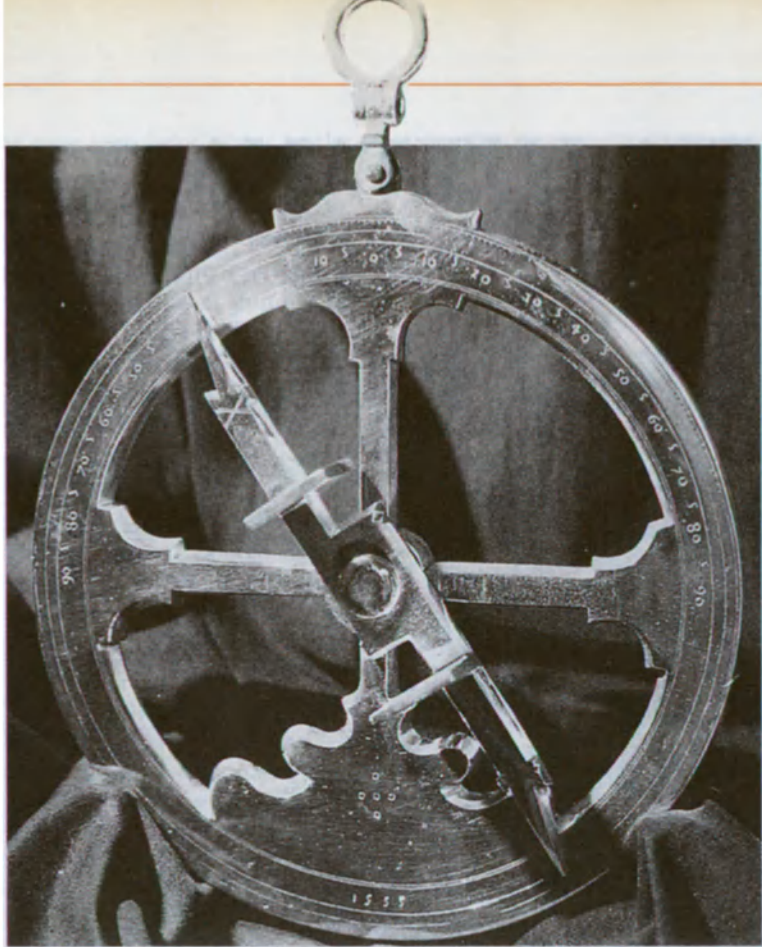
Fernado Oliveira, João Baptista Lavanha y Manuel Fernandes son los autores de los más antiguos tratados portugueses todavía hoy existentes sobre la construcción de naves, obras que constituyen documentos de inestimable valor para la historia de la arquitectura naval.

Progresos de la cartografía

En qué medida contribuyeron las navegaciones transoceánicas a ampliar los saberes geográficos es algo que puede calibrarse recurriendo a dos datos significativos. En primer lugar, casi un año después de que Bartolomé Dias concluyera el viaje que permitió reconocer prácticamente la intercomunicación de los océanos Atlántico e Indico, al doblar el

Una página de un manual para uso de pilotos, incluido como anexo a un atlas de 1571 del cartógrafo portugués Fernão Vaz Dourado.





Los portugueses, iniciadores de la navegación astronómica, fueron los primeros en utilizar el astrolabio para fines náuticos. El que aquí se ve es un ejemplar del siglo XVI conservado en el Museo de la Marina de Lisboa.

cabo de Buena Esperanza, que él llamó de las Tormentas, el cartógrafo Henricus Martellus Germanus diseñó un mapa en el que aparece la costa del continente africano hasta el río del Infante (punto del sudeste africano hasta el que llegó en su navegación Dias), de acuerdo con los datos recogidos por este navegante y por sus predecesores; para lo que había más allá de ese punto límite (golfo Pérsico, mar Rojo, isla de Ceilán, etc.), el cartógrafo copió el modelo de Tolomeo. En segundo lugar, la *Geografía* o *Cosmografía* del mismo Tolomeo, impresa en 1475, fue editada por séptima vez en 1490 y tras un lapso de diecisiete años sin reedición alguna, en 1507 y en 1513, onceava edición de Estrasburgo, en la que, aparte de los habituales mapas tolemaicos, incluía *tabulae novae* que mostraban la configuración de las tierras e islas tal como la habían establecido hasta entonces los navegantes de todos los mares.

Debe señalarse que un planisferio incluido en la referida edición de Estrasburgo sigue el modelo del mapamundi anónimo portugués llamado "de Cantino" (por haberlo comprado en Lisboa un italiano de ese nombre), que seguramente se concluyó a comienzos del otoño de 1502, a pesar de no estar fechado.

En ese planisferio se hallan representados cartográficamente por primera vez

el ecuador y los dos trópicos; pero en un mapa de casi dos años después (Armando Cortesão le atribuye la fecha de hacia 1504) Pedro Reinel iba a insertar una escala de latitudes, la primera en la historia de la cartografía. La cartografía portuguesa del siglo XV hizo escuela, no porque revolucionara el arte de elaborar mapas sino porque dio a conocer con razonable exactitud muchas regiones de la Tierra hasta entonces desconocidas o mal conocidas en Europa. De ahí que hubiera cartógrafos portugueses de la época trabajando en España (Jorge Reinel o Diogo Ribeiro), y casi siempre cobrando buenos salarios. De ahí también que la cartografía grabada holandesa de fines del siglo XVI recurriera a veces a los cartógrafos portugueses, como Luis Teixeira, patriarca de una dinastía de fabricantes de mapas que subsistió hasta el final del siglo XVII.

La difusión de conocimientos

Cuando el ciclo de los viajes portugueses se cierra con el descubrimiento del Brasil, con la entrada en la complicada red de rutas trazadas en el océano Índico, con la llegada a Malaca y los contactos inmediatos con el Pacífico occidental y, por úl-

timo, con la llegada a China, a las islas Molucas y al Japón, gran número de hombres acicateados por el espejismo del lucro que el comercio propiciaba, pero curiosos y atentos, recorrieron países y ciudades, viajaron por tierras lejanas y visitaron puertos remotos, convivieron con pueblos de lenguas y culturas diferentes, tomaron conocimiento de faunas y floras diversas, y de todo ello dieron cuenta en libros casi siempre sorprendentes por la exactitud de las informaciones dadas y por la singular comprensión y tolerancia mostrada respecto de mitos y fábulas.

Tomé Pires, que era farmacéutico y murió en China, escribió hacia 1513 una *Suma Oriental*, que además de facilitar noticias sobre aquellos países, es un derrotero comercial de Oriente. Francisco Alvares redactó una verdadera monografía sobre Abisinia que se publicó en 1540. A su vez, Gabriel Soares de Sousa concluyó en 1587 un multifacético tratado sobre el Brasil en el que sobresalen informaciones de interés sobre los indios de todo el litoral brasileño escritas con un rigor científico que todavía hoy resulta laudable. Por su parte, Fray Gaspar da Cruz escribiría sobre China y sobre Ormuz, mientras un anónimo aun no identificado nos legaba una descripción de las Molucas y García da Orta y Cristovão da Costa redactaban excelentes tratados sobre las drogas medicinales de Oriente, y así sucesivamente.

Si a todo esto, que queda dicho sin ningún propósito exhaustivo, añadiéramos los textos de interés náutico que se escribieron por entonces, si nos percatáramos claramente del alcance de esas guías para la navegación, de esos diarios de viaje y, sobre todo, de ese sinnúmero de derroteros y si señaláramos que algunos de esos escritos se incluyeron traducidos en las justamente célebres colecciones realizadas por G.B. Ramusio y J.H. Linhoten, tal vez entonces podríamos hacernos una idea aproximada de cómo un pequeño país de menos de dos millones de habitantes participó en el amanecer de la era moderna y contribuyó a la irresistible expansión europea de cuatro siglos, para construir, con otros pueblos de los que está cerca cultural y geográficamente, el mundo en que vivimos. □

LUIS DE ALBUQUERQUE, especialista portugués en historia de las ciencias, es profesor emérito de la Universidad de Coimbra y miembro de la Academia Portuguesa de Historia y de la Academia Internacional de Historia de las Ciencias. Se le deben más de ochocientos trabajos especializados, entre los que pueden mencionarse *Historia dos descobrimentos* (1985); *Navegadores, viajantes e aventureiros portugueses* (1988) y *Navegação astronómica* (1988).

LA CARTOGRAFIA LUSITANA Y EL JAPON

POR ALFREDO PINHEIRO MARQUES



Este biombo japonés del siglo XVI, donde se representa la llegada de los portugueses al País del Sol Naciente, es un ejemplo característico del arte "Nanban" que hallaba inspiración en el exotismo de los portugueses.

EL conocimiento del Japón llegó a la Europa del final de la Edad Media en una forma mítica y muy deformada, sobre todo por conducto de una fuente única: el *Libro* de Marco Polo. El viajero y aventurero veneciano, aunque nunca estuvo personalmente en el archipiélago nipón, nos dejó noticia de esa mítica *Cipango* que Cristóbal Colón esperaba encontrar en su primer viaje, en 1492.

Pero fueron los portugueses quienes ganaron la "carrera" que entonces se disputaba para descubrir el enlace marítimo con la India y con Oriente. A algunos grupos de aventureros, entre los que figuraba el célebre Fernão Mendes Pinto (el autor del apasionante libro que es la *Pregrinação*), cupo el honor de ser los

primeros occidentales en pisar el suelo japonés, en los primeros años del decenio de 1540. A partir de ese momento, y durante casi cien años, floreció un ejemplar diálogo cultural, con variados intercambios y mutuo enriquecimiento entre nipones y lusitanos. Aceptando la diferencia en la visión del otro, con respeto y buena armonía, bajo el signo del comercio y de la curiosidad, se dio entonces un notable ejemplo del encuentro entre culturas.

Entre los ámbitos en que ese encuentro se manifestó figura el de la cartografía. Los portugueses eran entonces los grandes especialistas europeos en las técnicas náuticas en general y en las artes cartográficas en particular. Enriquecidos con el conocimiento del archipiélago nipón, comenzaron a dar noticia de



él en los muy apreciados mapas y atlas que hacían, y así fue como Europa y el mundo occidental pudieron conocerlo.

Fue un portugués el primer autor occidental que en una fuente narrativa no cartográfica escribió el nombre de Japón (*Jampon*); se trata de Tomé Pires en su *Suma Oriental*, de 1512-1515. Según el profesor Armando Cortesão, la primera representación efectiva del Japón en la cartografía europea —después de ser visitado por occidentales— se halla en un mapa portugués, el mapa anónimo conservado en la Biblioteca Vallicelliana, en Roma, de hacia 1550, en el que también por primera vez en un mapa europeo aparece escrito el nombre de Japón (*Japan*).

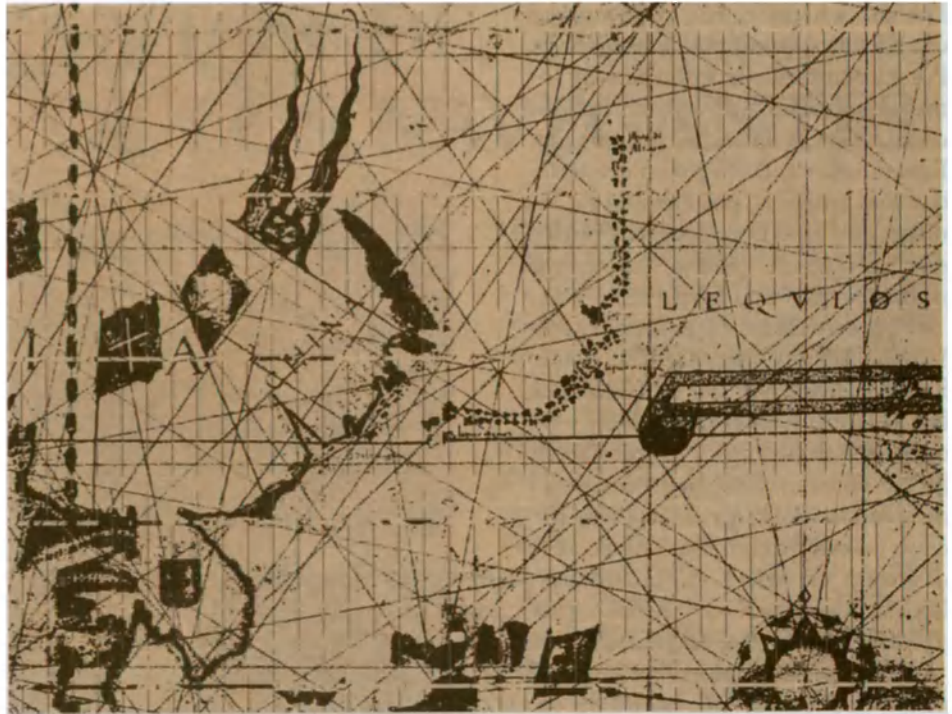
Antes el Japón había sido representado, de manera todavía conjetural, en varios mapas europeos, especialmente en el *Insularium Illustratum* del alemán Henricus Martellus, de hacia 1490, así como en las obras de varios cartógrafos portugueses, como Francisco Rodrigues (1515), Pedro Reinel (hacia 1517) y Lopo Homem-Reineis (hacia 1519), basados en informaciones de segunda mano recogidas en Oriente, en Malaca e India.

En los decenios de 1550 y 1560 los cartógrafos italianos Paolo Forlani y Giacomo Gastaldi elaboran mapas basados no ya en Marco Polo sino en las informaciones de los relatos de San Francisco Javier, el apóstol hispano de Oriente (uno de aquellos hombres que recorrían los dominios portugueses de Asia). Pero sus prototipos no tuvieron gran continuidad. No ocurrió lo mismo con los modelos cartográficos portugueses, que fueron ampliamente copiados y proporcionaron el modelo para la representación del archipiélago nipón en la cartografía occidental. En esos años se dejó sentir la influencia de la escuela familiar portuguesa de los Homem (Lopo Homem y Diogo Homem). En los decenios de 1560 a 1580 el portugués Bartolomé Velho produjo una serie de mapas en los que la representación de las islas japonesas gana en orientación y en detalles. En 1569 Gerard Mercator adoptó una combinación de los tipos correspondientes a Gastaldi y al “anónimo portugués” de hacia 1550 (de la Biblioteca Vallicelliana). Pero ya en 1570 Abraham Ortelius siguió el tipo de Bartolomé Velho.

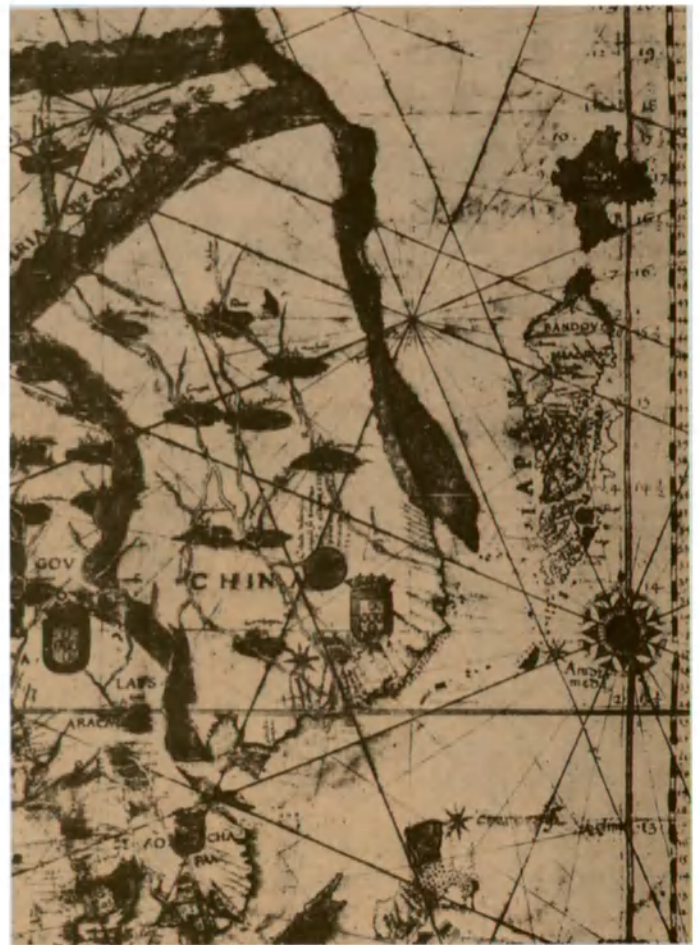
Paralelamente a este último prototipo, se desarrolló por la misma época en la cartografía portuguesa otro tipo de mapa del Japón, aquél en forma de cuarto creciente con los extremos vueltos hacia el sur. Aunque con mucha frecuencia se le llama “tipo Vaz Dourado”, aparece por primera vez en el atlas portugués anónimo que acompaña el *Libro de Marinharia de João de Lisboa*, de hacia 1560. Este modelo menos perfecto fue, paradójicamente, el que iba a predominar en el futuro y el que más aceptación tuvo en Europa. Lo difundió ampliamente Fernão Vaz Dourado, un cartógrafo portugués de Oriente nacido en Goa de madre india, en sus numerosos atlas de los decenios de 1560 y 1570.

En la última década del siglo XVI aparecen los prototipos debidos al cartógrafo portugués Luis Teixeira, con trazados ya más correctos. João Teixeira Albernaz I, hijo de Luis Teixeira, llevó a su apogeo este modelo durante la primera mitad del siglo XVII.

Los portugueses difunden pues la imagen del Japón en



En este detalle del mapa de un cartógrafo anónimo puede verse la representación más antigua que los portugueses hicieron del Japón (Biblioteca Vallicelliana de Roma).



Reproducción de un mapa de 1561 realizado por el cartógrafo portugués Bartolomé Velho, donde el Japón aparece con una configuración mucho más exacta. El original se conserva en la Biblioteca de la Academia de Bellas Artes de Florencia, Italia.

Europa, pero no fue éste un proceso en una sola dirección y sin contrapartida. Por el contrario, la influencia de los mapas japoneses que fueron utilizados como fuente es un hecho comprobado. Esto es sobre todo cierto en los periodos más antiguos, por ejemplo en los mapas del “tipo Lopo Homem” en los que influyeron mucho los mapas japoneses del “tipo Gyogi”.

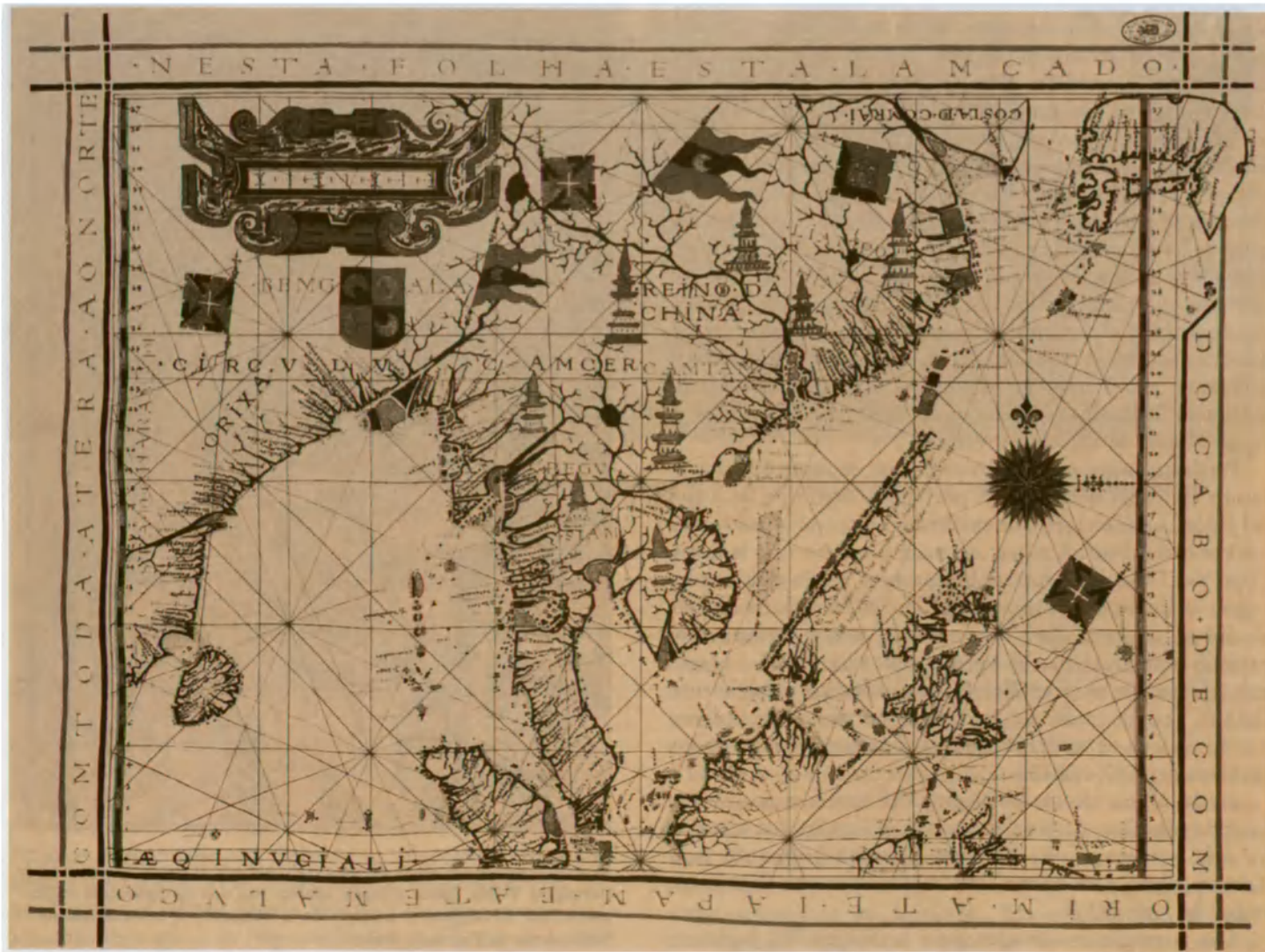
Por otro lado, el profesor de la Universidad de Osaka, Kazutaka Unno, ha demostrado que son las técnicas de la cartografía náutica portuguesa, y no de la holandesa, como se pensaba antes, las que están en el origen del desarrollo de la moderna cartografía japonesa (incluso de la terrestre). Esta influencia se da a partir del siglo XVI y continúa produciendo sus frutos a lo largo de los siglos XVII y XVIII, incluso cuando los portugueses ya habían dejado de tener relaciones con el País del Sol Naciente.

El intercambio cartográfico luso-nipón es sin duda alguna uno de los ámbitos más interesantes del encuentro cultural entre las dos naciones de Oriente y Occidente, tan alejadas y sin embargo tan próximas, que en el siglo XVI dieron ejemplo de provechoso y pacífico diálogo entre civilizaciones. □



ALFREDO PINHEIRO MARQUES, historiador portugués, es profesor de la Universidad de Coimbra. Entre sus trabajos más recientes cabe destacar *Origem e desenvolvimento da cartografia portuguesa na época dos descobrimentos* (Lisboa, 1988) y *The dating of the oldest Portuguese charts* (Datación de los más antiguos mapas portugueses, Londres, 1989). Actualmente dirige la publicación de la *International Bibliography on the Discoveries and Overseas Encounters* (Bibliografía internacional sobre los descubrimientos y los encuentros de ultramar) y es el coordinador científico de la Comisión Portuguesa para la Exposición Universal de Sevilla de 1992.

En el mapa de abajo, de 1571, conservado en el Archivo Nacional de Lisboa, vemos el dibujo en forma de media luna popularizado por Fernão Vaz Dourado. En el de arriba, obra de un cartógrafo de la escuela familiar de los Teixeira de mediados del siglo XVII, el Japón adquiere su configuración cartográfica prácticamente definitiva (Biblioteca del Puerto de Tolón, Francia).





CAMOENS, CANTOR DE LA EPOPEYA DE LOS NAVEGANTES

POR VASCO GRAÇA MOURA



De los pocos retratos de Camoens verdaderamente fidedignos éste es sin duda el más seguro ya que es copia del realizado por el pintor Fernão Gomes, coetáneo del poeta, cuyo original se ha perdido.

TODO lo que se sabe a ciencia cierta de la vida de Luis de Camoens cabe en unas pocas líneas: se ignora el año y el lugar en que nació (probablemente en 1525 en Lisboa), así como qué estudios siguió y dónde (tal vez en Coimbra), prácticamente no se sabe nada de su vida hasta su viaje a Oriente, donde pasó diecisiete años, y poca información más se tiene sobre su estancia en aquellos parajes. Hay algunos datos biográficos que pueden deducirse, aquí y allá, de sus textos. Es de suponer, por ejemplo, que llevó una vida amorosa agitada.

Parece ser que en su juventud fue desterrado de la corte, quizás a causa de esa vida tumultuosa, y se da por seguro que

sirvió como soldado en el norte de África, en Ceuta, hacia 1547-1548, donde perdió el ojo derecho.

En 1552 pasó varios meses en la cárcel en Lisboa por haber participado en un alboroto y fue puesto en libertad para embarcar con rumbo a la India en la primavera de 1553 y prestar allí, como era obligado, tres años de servicio. En la India participó en diversas expediciones militares.

Más tarde, en una fecha indeterminada, entre 1556 y 1558, Camoens viajó al Extremo Oriente, tal vez con el cargo de administrador "menor" de las propiedades de los muertos, esto es, como funcionario encargado de velar por los bienes de

los que fallecieron durante el viaje. Tampoco se sabe con certeza si fue a la ida o a la vuelta cuando naufragó en el estuario del río Mekong, en Camboya, logrando salvar el manuscrito de sus obras.

De vuelta a Goa fue encarcelado nuevamente. Entre 1567 y 1569 estuvo en Isla de Mozambique y regresó a Portugal en 1570, reducido a la miseria más extrema, pero ya con el texto de su epopeya prácticamente listo para ser editado.

En Lisboa publicó *Los Lusíadas* en 1572 y dos poemas breves en 1576. En la primera de estas fechas el rey le concedió una pequeña pensión, cuyo pago atrasado tuvo Camoens que reclamar más tarde.

Nada más se conoce de su biografía tardía en Portugal, a partir de 1570. Parece ser que fue el blanco de varios epigramas compuestos por autores que gozaban de los favores de la corte, lo que puede indicar que era envidiado, ya fuera por la grandeza de su obra, ya por el hecho de recibir una pensión. Es posible que entrara en una fase de carácter marcadamente místico y "penitencial" si, como es de suponer, son posteriores a *Los Lusíadas* las extraordinarias redondillas "Sobre los ríos que van", glosa del salmo 137. En 1574 se publicó una crítica breve pero entusiasta de sus obras, en la que Pero de Magalhães Gandavo escribía: "Ved las obras de nuestro famoso poeta Luis de Camoens, cuya fama nunca cederá ante el Tiempo".

Se ignora también la fecha exacta de su muerte, ocurrida entre 1579 y 1580, y el lugar en que se encontraba su tumba en la Iglesia de Santa Ana, destruida más tarde por el terremoto de 1755. No nos ha llegado ni un solo manuscrito de su puño y letra, y los retratos que se le atribuyen son dudosos.

Todavía en el siglo XVI se hicieron dos traducciones de *Los Lusíadas* al castellano (1580), una recopilación de sus textos inéditos, una nueva edición de sus poemas líricos (1595 y 1598), las nuevas ediciones de la epopeya (la de 1584, gravemente mutilada, y la de 1597). Surge en aquel entonces el interés por descifrar todos los enigmas que rodean su vida y su obra y un complicado proceso que dura hasta hoy, en el que se amalgaman las conjeturas más o menos especializadas y las más variadas polémicas.

Camoens vivió la fase final de la expansión portuguesa y, a continuación, la de



Portada y primera página de la edición princeps de *Los Lusíadas*, aparecida en Lisboa en 1572, que se conserva en la Biblioteca Nacional de Lisboa.

la decadencia y el desmoronamiento político de su país. Su muerte, acaecida uno o dos años después de la derrota de Alcazarquivir, coincide prácticamente con la pérdida de la independencia portuguesa en razón de la dominación española, situación que se iba a prolongar hasta 1640. Pero, al mismo tiempo, Camoens vivió un periodo intelectual singular de la historia sociocultural, económica y política de Portugal, de Europa y del mundo.

Los valores del humanismo clásico del Renacimiento, difundidos en Europa a partir de Italia desde finales del siglo XV, se entreveraban con los ecos de la doctrina erasmista y con los debates y conflictos de todo tipo provocados por la Reforma y por la creciente consolidación teórica y práctica del poder central. Los descubrimientos geográficos, con toda la nueva gama de informaciones y conocimientos sobre la extensión del mundo y su imagen real, el encuentro de otros muchos pueblos de la Tierra, la profusión y variedad de culturas y civilizaciones que de este modo entraron en contacto, los productos y las nuevas riquezas que todos los días llegaban a Europa, la apertura del universo y su exploración progresiva, la creciente circulación de la información impresa se mezclaban con una inquietud cada vez más angustiada, que se traducían en el arte en el paso del clasicismo al manierismo, en la política por formas de gobierno cada vez más autoritarias, en la vida civil e intelectual por la censura, la represión ejercida por la Inquisición, la ocultación de las ideas heterodoxas, el miedo y,

también, una rápida transformación de las costumbres, las mentalidades y las estructuras sociales, la codicia, el descubrimiento de posibilidades de lucro fácil, la modificación del consumo, el despoblamiento de las regiones del interior a causa de la atracción de la vida mercantil de la capital y de ultramar, etc.

Por lo que respecta a la ciencia, empezaba a ocuparse de los aspectos cuantitativos y mensurables del mundo y de la crítica de los datos inmediatos de la apariencia o la experiencia, a la vez que se in-

sistía en la importancia de esa misma experiencia y de las nociones que permitía adquirir para mostrar hasta qué punto eran erróneas las concepciones de la sabiduría de los antiguos.

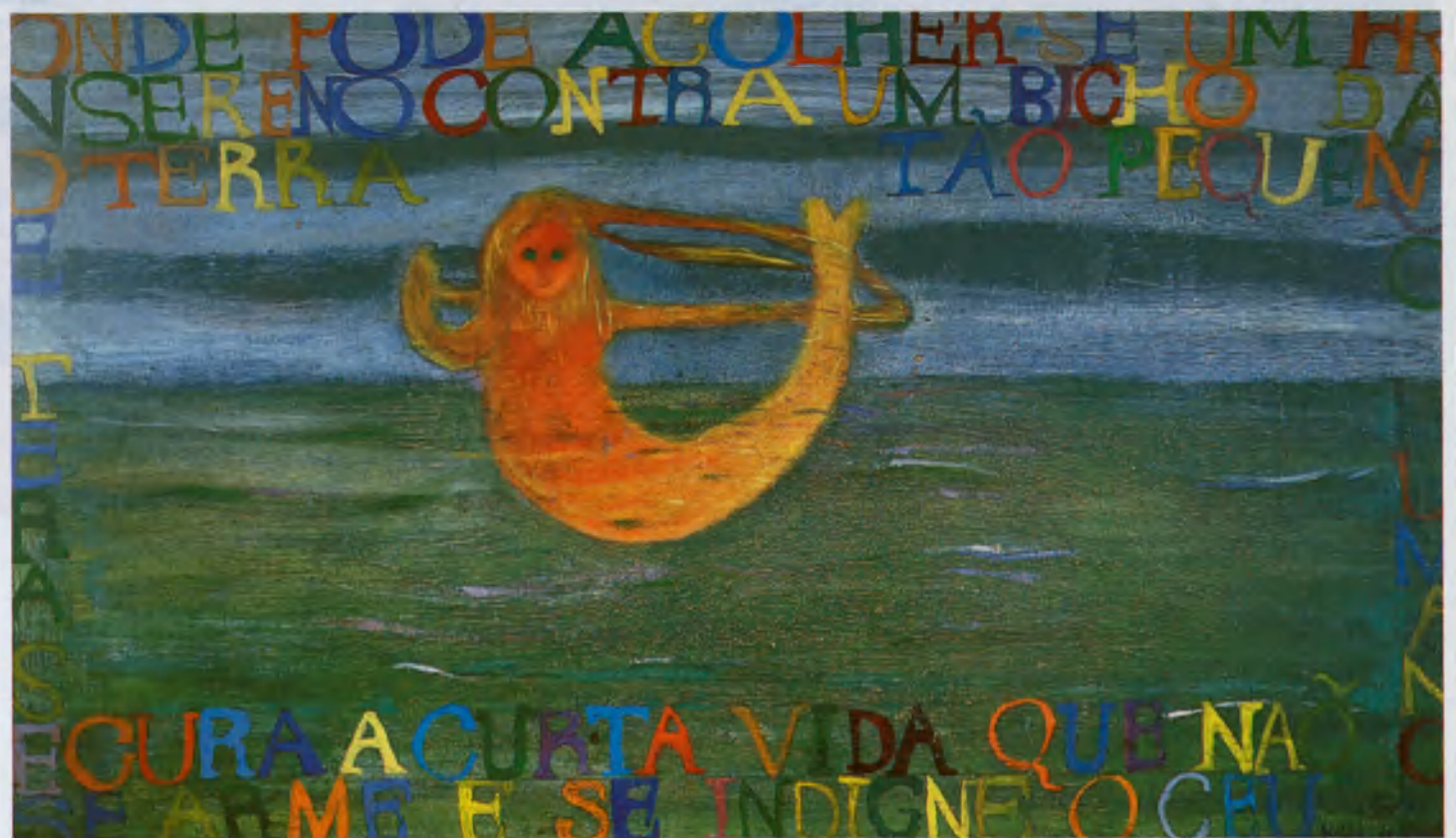
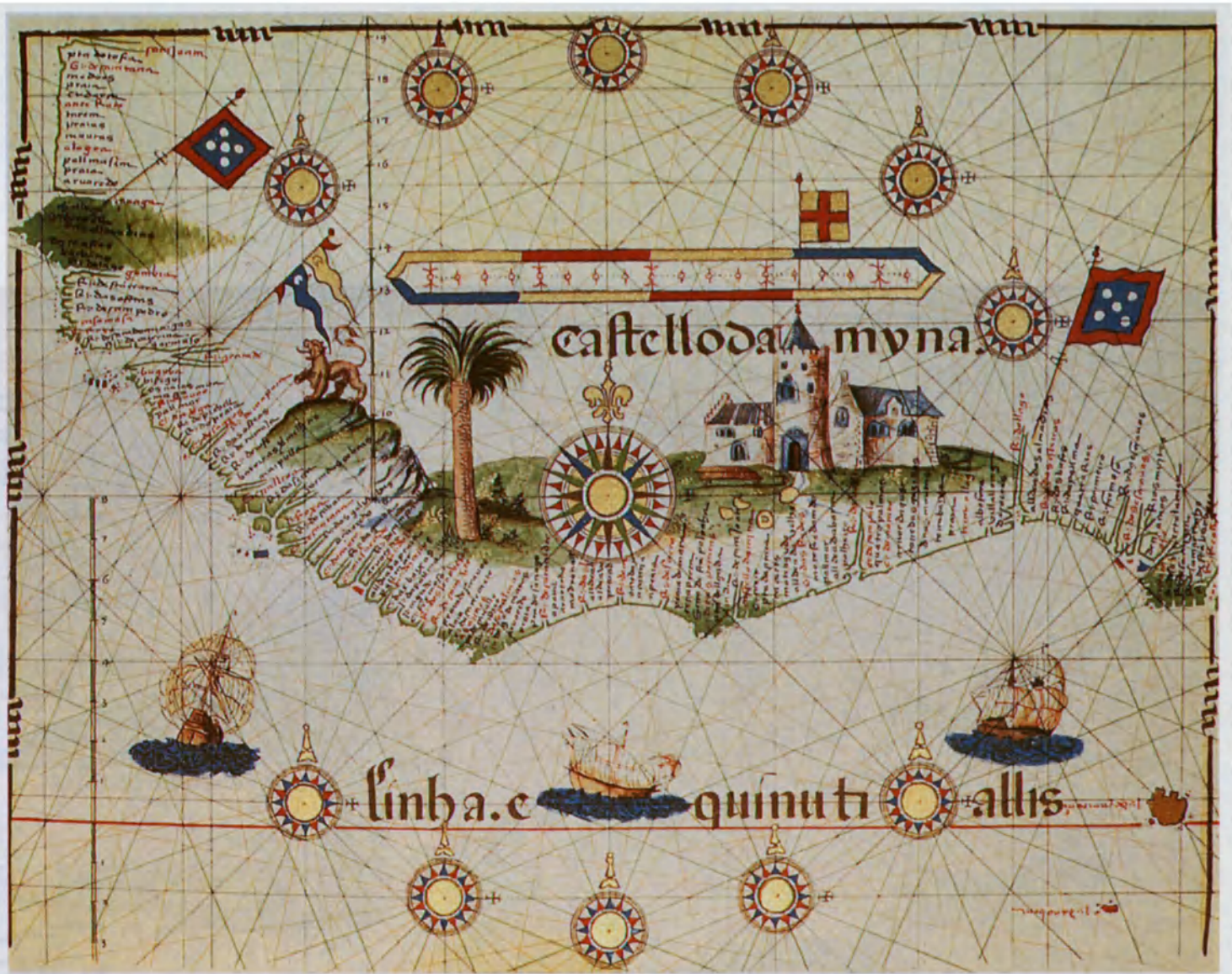
El umbral de una nueva era

Gracias a la navegación, los hombres acababan de abrir nuevas dimensiones, muchas veces contradictorias, para el pensamiento, y horizontes nuevos, con frecuencia alucinantes, para sus andanzas, posibles en virtud de una combinación de voluntad y audacia, especulación y riqueza, viaje y peligro, libre arbitrio y fatalismo. Todo ello los incitaba a vivir dramáticamente una época en la que los más clarividentes consideraban la aventura portuguesa como una forma de expansión europea bajo el denominador común que podían concebir, la propagación de la fe cristiana, incluso si, como el propio Camoens, no tenían más remedio que criticar la división y las disensiones de los cristianos y reivindicar para Portugal el papel de agente privilegiado de la propaganda católica fuera de Europa. Camoens fue sin duda el poeta de un sistema de valores que eran los propios de la cultura y la civilización europeas de su tiempo.

La ideología dominante, consciente del alcance universal de los descubrimientos portugueses y comparándolos con las narraciones fabulosas de las gestas heroicas de la antigüedad clásica, llega a la conclusión

Lisboa en el siglo XVI. Imagen tomada de la obra de Georgius Brannius y Franz Hagenberg *Civitates orbis terrarum*, de 1577.









Tabula hec Regionis magni brasilia est: ad partem occidentales
 Antillas castelle regis obtinet. Bene uero eius ingrelectis colonis.
 fera: immantissima caribus humanis uelentur. Hec eadem gens arcu
 & sagittis egregie untur. hic phytici uelut diores alicq; innumere a
 ues fereq; monstruose. et scymnata plura genera reperuntur plu
 rimaq; arbor nalcitur que brasili nuncupata uelibus purpureo colo
 re tingendis opportuna censetur.:

LIR CV

LV



TABULA BRASILIE

CLIMA

CLIMA





de la superioridad de las expediciones modernas y aspira a verlas cantadas bajo la forma del modelo clásico de epopeya. El viaje de Bartolomé Dias, que dobló el Cabo de Buena Esperanza en 1488, abrió, cuatro años antes que Colón, nuevas perspectivas para la revolución del concepto de espacio planetario, por lo que puede considerarse razonablemente como el umbral de una nueva era. Diez años más tarde, el viaje de Vasco de Gama (1497-1498) contribuyó de modo radical a transformar la civilización europea y la Historia Universal. Y por espacio de varios decenios hubo todavía otros muchos viajes portugueses de la máxima importancia. Pero seguía faltando la glorificación a través de la creación artística de los hechos que habían engendrado tamaña transformación.

Sobre este trasfondo escribió Camoens su obra épica y lírica. En él se dan cita múltiples elementos dispares: tradición e innovación, platonismo y aristotelismo, saber erudito y experiencia vivida, mitología y cristianismo, piedad y ferocidad, nostalgia feudal y concepto de Estado moderno, sentido del orden y del desorden, alegría y angustia, renacimiento y manierismo. En Camoens se da un movimiento contradictorio entre una concepción del hombre como "un chico gusano deste suelo" y la grandeza de sus realizaciones a escala universal, entre el microcosmo frágil que puede vencer los obstáculos con la ayuda del Cielo o gracias a sus cualidades de valor y audacia y cuanto puede causar su ruina si se convierte en el juguete de las fuerzas oscuras de la naturaleza, la fortuna o el destino:

Pero esta tensión contradictoria funciona también entre las coordenadas de su orgullo nacional y la crítica acerba y dura de los aspectos negativos de la propia realidad humana que cantaba:

*¡No más, Musa, no más, que destemplada
la lira está y la voz enronquecida,
y no del canto, mas de ser llegada
a cantar a una gente ensordecida!
Que no da aquel favor la patria amada
que alza el ingenio, porque está metida
en gusto de codicia y en rudeza
de una estraña, amatada y vil tristeza.*
(Los Lusíadas, X, 145)

En la compleja estructura de *Los Lusíadas* se repiten estas concepciones a lo largo de un texto cuyo encadenamiento simbólico de planos constituye una obra singular e innovadora de "ingeniería" literaria.

Empezando por arriba, en el sentido de las manecillas del reloj: Portada de una de las dos ediciones de 1580 en castellano (aparecida en Alcalá de Henares sólo ocho años después de publicado el poema en Lisboa) y de las ediciones más antiguas inglesa (1655), italiana (1658), francesa (1735) y holandesa (1777).

*¡En la mar tal tormenta y tanto daño,
tantas veces la muerte apercibida!
¡En tierra tanta guerra y tanto engaño,
tanta necesidad aborrecida!
¿Dónde se acogerá con desengaño
el hombre, y dó segura la vida,
que no se indigne ya el sereno cielo
contra un chico gusano deste suelo?*
(Los Lusíadas, I, 106)*

PAGINAS EN COLOR

Página 19

Arriba: el misterio del mar —perpetuo polo de atracción del alma y de la cultura de Portugal— continúa presente en este cuadro titulado *La sirena* de la pintora portuguesa Vieira da Silva, nacida en 1908. La sirena se confunde con una carabela, la nave de los descubrimientos, y va acompañada por unos versos de *Los Lusíadas* de Luis de Camoens.

Abajo: A fin de proteger el oro que afluía a la costa desde el interior, el rey Don Juan II ordenó erigir en 1482 el Castelo da Mina (en la actual Ghana), una fortaleza convertida poco después en ciudad y representada tradicionalmente en la cartografía portuguesa. El Castelo aparece aquí en una iluminación de un mapa de 1546, obra del cartógrafo João Freire.

Página doble

El famoso mapa anónimo portugués llamado "de Cantino", de 1502, puede considerarse uno de los más importantes de la cartografía mundial. Más allá del mundo euromediterráneo de los mapas-portulanos y del África ya explorada por Portugal, aparecen representadas regiones de Oriente e incluso del Lejano Oriente. En Occidente se cartografiaban, además de los dominios españoles de América central, Terranova en el norte y las regiones del futuro Brasil en el sur.

Página 22

En este mapa justamente célebre, dedicado al Brasil, de Lopo Homem-Reineis, por primera vez se pone de manifiesto una cierta unidad de la *Terra Brasilis*. Particularmente notables son las iluminaciones de indios y elementos de la flora y de la fauna. El mapa (aquí se reproduce una parte) pertenece al célebre *Atlas Miller*, una de las joyas de la historia de la cartografía.



Hay que decir, pues, que la cuestión más general acerca de Camoens y los descubrimientos se deriva de la relación que supo establecer entre la tradición de la cultura clásica grecolatina, las formas literarias importadas de Italia, la renovación de la lengua literaria y los acontecimientos históricos de su tiempo, en particular la información atesorada sobre la navegación.

La consecuencia es una utilización nueva y distinta del género épico en la que el espacio conocido y el espacio mítico, el tiempo real o contemporáneo y el tiempo fabuloso o absoluto, los acontecimientos verdaderos y un destino cósmico se solidarizan y recíprocamente se “contaminan”. El propio héroe, que en la gran tradición de la epopeya clásica personifica a todo un pueblo, no es en *Los Lusíadas* tanto Vasco de Gama cuanto una multiplicidad de personajes, “el ilustre pecho lusitano/al que Neptuno y Marte obedecieran”, a los que se asocian series de acontecimientos, hechos y acciones individuales y colectivas, solidarizados a lo largo de la historia de Portugal.

Es lícito afirmar que Camoens vivió literaria y literalmente la revolución planetaria de su tiempo con ojos clásicos, lo que, entre otras cosas, lo llevó a mezclar las fantasías del paganismo con elementos de la fe cristiana e incluso, espléndida audacia, a pasar los resortes reales de la intriga al plano en el que actuaban los dioses paganos, encarnación de los grandes principios de las fuerzas naturales, unas favorables y otras adversas a la empresa portuguesa.

Pero al mismo tiempo Camoens vivió esa revolución planetaria con ojos modernos que le permitieron “desequilibrar” los modelos preexistentes para inaugurar un nuevo equilibrio entre lo que su genio

podía todavía extraer de ellos y lo que su época le obligaba a introducir y a tratar de modo concreto y sin precedentes. Se trataba de contraponer la verdad estricta de la historia reciente al carácter legendario de las epopeyas antiguas, afirmando así el papel de Portugal en el descubrimiento de la Tierra (“y si más mundo hubiera, allí llegar”), con el pretexto de narrar el más importante de esos hechos.

Es cierto que él veía esa revolución planetaria iluminada por una concepción todavía geocéntrica de la estructura del



Dos ilustraciones procedentes de la edición de *Los Lusíadas* aparecida en Madrid en 1639, con comentarios de Manuel de Faria e Sousa. Arriba: Retrato del navegante Vasco de Gama, héroe del poema de Camoens. Abajo: El Concilio de los Dioses, según un episodio de la epopeya.

universo, cosa que, por otra parte, le permitió componer uno de los episodios más conmovedores de todo el poema, aquél en el que los marineros de Vasco de Gama son recibidos en la Isla de los Amores por la diosa Tetis y al propio Gama le es dado contemplar la “máquina del mundo” y conocer el futuro, en una visión cosmogónica que constituye el clímax de extraordinaria apoteosis de amor y gloria como premios reservados a los héroes:

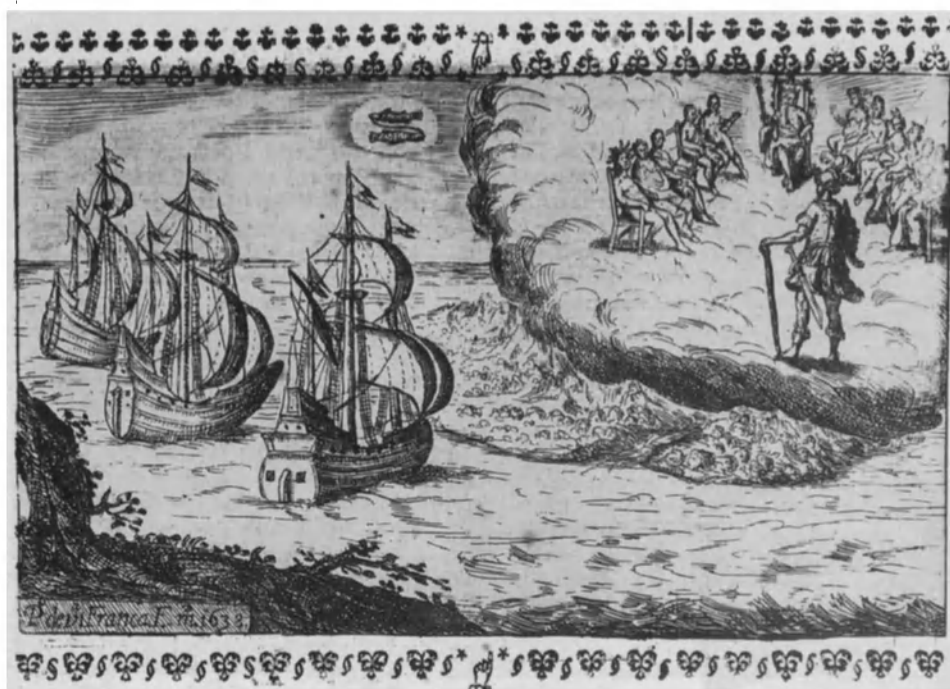
*Ves aquí la gran máquina del mundo,
etérea, elemental, que fabricada
ansí fue del saber alto y profundo
que es sin principio y meta limitada.
Quien cerca en derredor este rotundo
globo y su superficie tan limada
es Dios, mas lo que es Dios ninguno entiende,
que a tanto humano ingenio no se estiende.*
(*Los Lusíadas*, X, 80)

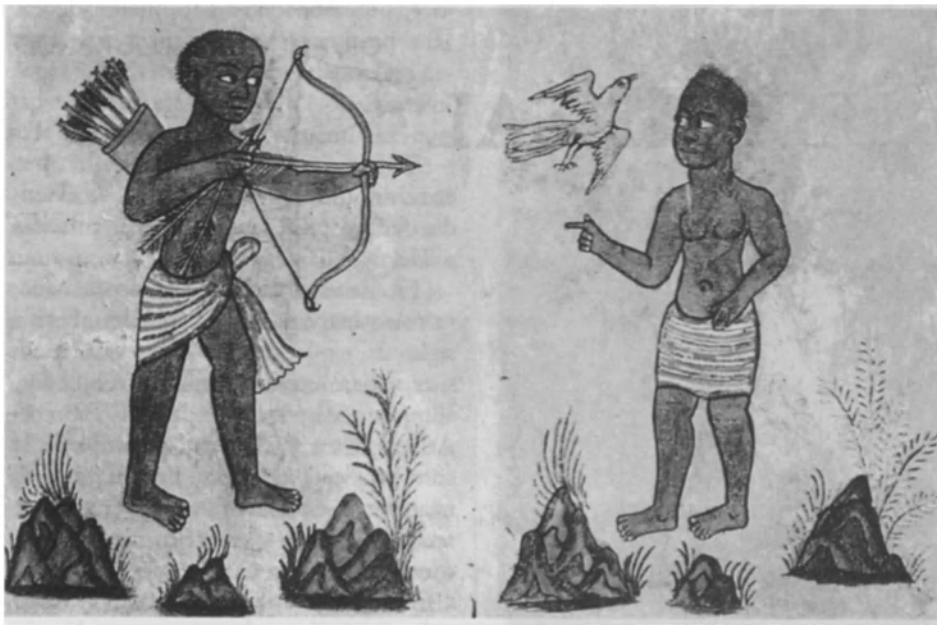
Una epopeya del conocimiento

Y precisamente porque cantaba cosas verdaderas y no “con palabras lisónjeras/fantásticas, fingidas, mentirosas”, el poeta dio la máxima importancia a los relatos históricos y otros testimonios auténticos, ya sobre el viaje de Vasco de Gama o pormenores de la navegación, las técnicas, el calendario, el régimen de los vientos, los climas, los fenómenos naturales, las poblaciones encontradas y sus costumbres, ya sobre otros aspectos de la historia de Portugal.

Así pues, aparte de su inmenso valor literario y estético, *Los Lusíadas* son una especie de enciclopedia o “suma” de gran parte de los conocimientos teóricos o prácticos de la época del autor: históricos y geográficos, antropológicos, técnicos y científicos (desde la fauna y la flora hasta la astronomía), relativos a cuanto la navegación y los descubrimientos habían revelado. Es de suponer que menciona los fenómenos naturales, como la tromba de agua y el fuego de San Telmo, porque figuraban en el cuaderno de bitácora de Don João de Castro.

Por tanto, se puede afirmar que casi siempre que aparece una descripción de los pueblos encontrados, los paisajes, la geografía, el aspecto exótico de África y del Oriente o los incidentes de la expedición de Vasco de Gama, es porque existe un texto de base, ya sea una crónica o un diario de viaje, en un afán de rigor combinado con las transposiciones mitológicas a las que se ha aludido antes.





Pareja de cafres del cabo de Buena Esperanza. Esta imagen y otras varias que se reproducen en las páginas siguientes provienen del código portugués que se conserva en la Biblioteca Casanatense de Roma, compuesto a mediados del siglo XVI por un pintor indo-portugués anónimo que representó en él a individuos de diversos pueblos de África y Oriente con los que los portugueses entraron en contacto en la época de los descubrimientos.

Camoens, cantor de los descubrimientos y de la epopeya del hombre moderno, no pasó por alto las dos razones principales de la expansión marítima: la propagación de la fe, entendida no sólo como ideal de cruzada determinado por la amenaza otomana a las puertas orientales de Europa, sino también como principio de difusión de una cultura propia de nuestro continente, y el comercio organizado a escala mundial y en beneficio de todos los pueblos. Camoens supo ser un poeta europeo, tanto por el sentido temporal de la revalorización, utilización y creación a partir del patrimonio transecular de la cultura a su alcance (que era toda la cultura europea occidental acumulada) como por el sentido espacial, geopolítico y económico de diferenciación de Europa como área de solidaridades e intereses específicos.

Aparece aquí con claridad la idea del comercio y de los intercambios comerciales entre pueblos lejanos como fuente de riqueza, abundancia, provecho y gloria. También en este punto la concepción de Camoens es sumamente moderna, ya que celebra la capacidad y la dignidad del enriquecimiento mercantil basado en el principio de reciprocidad (sin perder tampoco de vista el intento de encuadramiento ético de esa actividad). Vasco de Gama es alguien que ejecuta con firmeza y disciplina las instrucciones recibidas de su soberano, predestinado a ser más tarde uno de los mayores comerciantes del mundo, una vez inaugurada definitivamente esa era de grandes circuitos de intercambio.

Esta es la razón de que concibiera el viaje de Vasco de Gama desde una doble perspectiva: no sólo como una expedición *ad majorem Dei gloriam*, sino además como una empresa comercial en la que el navegante propone intercambios comerciales pacíficos al rey de Calicut, para beneficio común de éste y del rey de Portugal:

*Y si quieres con pactos y alianza
de paz y de amistad sacra y desnuda
consentir que la gente en confianza
de tu reino y del suyo al trato acuda,
por que la hacienda crezca en abastanza
por quien la gente más trabaja y suda,
de entrambas partes, será ciertamente
a ti provecho, a él gloria excelente.*
(*Los Lusíadas*, VII, 62)

Así pues, Camoens hizo todo el recorrido: durante diecisiete años vivió los avatares de un viaje a la India, hizo la guerra, llegó hasta el Extremo Oriente, conoció el destierro, las dificultades, los peligros, el sufrimiento, la desesperación y, en definitiva, vivió y experimentó en su propia carne el precio humano y material de los descubrimientos.

Por esta razón, si se buscan en *Los Lusíadas* las huellas de su experiencia personal, se encuentran fácilmente en algunos planos principales: es la representación misma del modelo humano de quien maneja con idéntica destreza la espada y la pluma y se lamenta amargamente, con intención más o menos moralizadora, del olvido o de la injusticia de que

es víctima; evoca el naufragio que sufrió; alude a sus dramas amorosos personificados en la patética figura del gigante Adámastor y en la persecución de las ninfas por el soldado Leonardo Ribeiro en la Isla de los Amores; afirma, por último, la conciencia de su genio, de sus aptitudes y de su disponibilidad para seguir cantando las glorias presentes y futuras de su patria.

Toda la obra de Camoens (centenares de poemas líricos de todo género, cartas y algunas piezas teatrales) pone de manifiesto las contradicciones de su ser, desgarrado entre la nostalgia de una armonía suprema y un sentido muy agudo de la incoherencia y la confusión del mundo; entre una afirmación de los valores de la libertad humana y del libre arbitrio y la conciencia indignada de no ser más que un juguete en manos del destino, entre la permanencia ineluctable de la desdicha y la fugacidad de la vida y la felicidad humanas, que desembocan en la oposición "mal presente/bien pasado", inspiradora de algunos de los acentos más dramáticos y penetrantes de una obra que es una de las más altas cumbres de la creación cultural de la humanidad. □

* Los versos que aquí se reproducen de *Los Lusíadas* pertenecen a la edición castellana de 1580, Alcalá de Henares, en traducción de Benito Caldera.

VASCO GRAÇA MOURA, escritor portugués, ha consagrado varios estudios al poeta Luis de Camoens, de los cuales el más reciente es *Os Penhascos e a Serpente e outros ensaios camonianos* (Lisboa, 1987). Ha sido designado comisario de Portugal para la Exposición Universal de Sevilla de 1992 y comisario general para las Conmemoraciones de los Descubrimientos Portugueses.

LAS NAVEGACIONES COMO MITO UNIVERSAL

POR EDUARDO LOURENÇO



Retrato imaginario del poeta Luis de Camoens tomado de una célebre edición de *Los Lusíadas* publicada en el siglo XIX con ilustraciones de artistas europeos (edición de Morgado de Mateus, París, 1817).

EN todo acontecimiento histórico los hechos y su significado se superponen. Los descubrimientos marítimos occidentales de los siglos XV y XVI, en los que los portugueses desempeñaron un papel decisivo, no son sino un eslabón más de la gran odisea humana, pero por su significado constituyen la culminación de la Odisea antigua, la extensión de la aventura fenicia y griega a todos los mares del planeta. En 1520, Magallanes, un portugués que navegaba por cuenta del rey de España, cierra de manera simbólica el ciclo de los descubrimientos modernos. A partir de ese momento comienza la exploración metódica y científica de ese “mar

sin fin” al que siglos después se referirá Fernando Pessoa, de ese nuevo *mare nostrum* de dimensión planetaria.

Esta imagen, aunque excede los límites del espacio marítimo real que desde comienzos del siglo XV hasta el viaje de Magallanes surcaron los marinos portugueses, italianos, españoles y de otras naciones europeas, sintetiza sin embargo simbólicamente el paso de la navegación antigua a la moderna. En las primeras décadas del siglo XVI, los occidentales comprobaron de manera fehaciente que la Tierra era redonda y gracias a un “saber que debe todo a la experiencia”, para citar un verso de *Los Lusíadas*, llegaron a la

conclusión de que “otro” mar se extendía de Europa al Japón y de Groenlandia a Tierra del Fuego.

Este saber se fue adquiriendo de manera paulatina y no sin dificultades, tras un siglo de exploración intermitente pero sistemática, cuyos primeros resultados, aunque modestos, fueron la navegación del Atlántico sur y el descubrimiento de la costa occidental de África. En esas primeras incursiones se perfilaba ya un proyecto más ambicioso: contornear el continente africano, aun desconocido para los europeos, a fin de llegar a las Indias. Pero el rasgo más sorprendente de esta gran empresa es que Portugal, que recurría a menudo a los servicios de genoveses, catalanes e incluso castellanos, fue durante mucho tiempo la única nación que emprendió tal aventura sin que otras mucho más poderosas y poseedoras también de una larga tradición marítima intentaran imitarla. Ello se debió en gran parte a que, a diferencia de los viajes organizados por los grandes armadores genoveses, catalanes, venecianos y más tarde franceses e ingleses, que dependían de la iniciativa privada, la navegación portuguesa fue desde sus comienzos una suerte de “empresa estatal”, incluso cuando las expediciones se debían a la iniciativa de un príncipe y no del rey.

Otro rasgo sorprendente y paradójico de la expansión marítima lusitana es el de haber sido, pese a la modernidad de sus medios y de sus resultados, una aventura de cuño “medieval”, es decir una empresa a la vez técnica, mercantil y religiosa. Cuando Camoens escribe su poema épico las exploraciones marítimas tienen ya un siglo y medio y el contexto histórico es totalmente moderno; sin embargo, en su visión del mundo perdura la impronta “medieval”.

La meta que perseguían los viajes de los portugueses no se diferencia en realidad de la de una “cruzada”. La cruz que ostentaba el velamen de sus carabelas no era un mero símbolo. En aquella época, una concepción auténticamente moderna, es decir burguesa, como la de Génova o de Venecia, hubiera visto en ese signo un obstáculo a la comunicación con pueblos de culturas y religiones diferentes. Ahora bien, el origen de las exploraciones marítimas portuguesas no era una asociación mercantil, privada, sino una *Orden*, una institución, a la vez religiosa y militar, e incluso militante. Más tarde, la empresa del



descubrimiento iba a depender de la Corona y se tornaría por lo mismo más "laica", pero su dimensión religiosa no desaparecería jamás. Ahí reside precisamente la complejidad de ese momento decisivo de la historia de la cultura occidental.

Nadie comprendió esa complejidad mejor que Camoens, quien celebró ese momento de la historia portuguesa a la vez como una aventura extraordinaria del espíritu humano, un gigantesco progreso del conocimiento del universo y de sus enigmas, o sea un desafío a los dioses, y una cruzada del cristiano, adalid de una fe que en otros pueblos de Europa comenzaba a quebrantarse.

Poema único no sólo en el contexto de la cultura portuguesa sino también europea, *Los Lusíadas* han suscitado siempre, desde Cervantes a Ezra Pound, gran admiración pero no menos perplejidad, pues en el poema confluyen dos épocas: su tiempo histórico es a la vez el fin del Renacimiento, tiempo crepuscular pero pleotórico de energía vital y de sensualidad, y los albores del barroco con sus juegos ambiguos de luz y tinieblas. En Camoens la exaltación de la intrépida modernidad de las hazañas marítimas coexiste con la fascinación por los modelos culturales de la Antigüedad, aun cuando esa atracción no sea pasiva sino desafiante. En sentido literal y figurado, *Los Lusíadas* se hallan, pues, en una encrucijada temporal, en el momento en que Occidente, y en particular la península ibérica, duda entre lanzarse a un nuevo espacio, cósmico e histórico, que los descubrimientos anuncian y simbolizan, o refugiarse en las certidumbres éticas y religiosas que las profundas transformaciones materiales y conceptuales del Renacimiento han comenzado a socavar.

En los descubrimientos portugueses Camoens pone de relieve un cierto espíritu caballeresco, pero con un sentido más realista que la caballería onírica de Ariosto. Rechaza también el desorden moral que la expansión de la conquista ha traído consigo, sinónimo de ambición desenfrenada, corrupción y abuso de poder, y de cuyos efectos destructores él mismo fuera testigo en Oriente.

Pero sobre todo —y es así como esta gesta nacional se eleva al rango de mito universal— Camoens logra no sólo transfigurar la aventura del descubrimiento en una peripecia heroica del conocimiento universal, sino convertirla en una suerte de canto erótico superior, una versión a la vez naturalista y neoplatónica del "Triunfo del Amor Universal" del que los portugueses serían en cierto modo los argonautas. De la visión todavía abstracta del



célebre tema de Petrarca la pluma del poeta portugués hace un canto plenamente dionisiaco, punto de encuentro y de armonía entre el Cielo y la Tierra, y entre todos los seres humanos hasta entonces separados por el espacio, la raza y los prejuicios. La Naturaleza toma parte en la fiesta que corona las hazañas de las huestes de Vasco de Gama. En el célebre episodio de la Isla de los Amores, lo que había comenzado como un canto de exaltación nacional se transforma en una epopeya del amor, en la que participan el espíritu y los sentidos. La aventura heroica, la lucha del hombre contra los elementos hostiles

concluye alegóricamente en esa isla, paraíso soñado donde la fuerza y la violencia guerreras adquieren los colores del amor y el amor los de una nueva alianza entre los hombres.

En el poema perduran sin embargo ciertos prejuicios del hombre occidental, pues pertenece a una época en la que el ardor del militantismo religioso se acrecienta al sentirse amenazado. A pesar de su inevitable eurocentrismo, por su ímpetu universalista, su fuerza ética y su visión de la realidad humana como una totalidad física y espiritual, *Los Lusíadas* no son de ningún modo el elogio de los descubrimientos como un mero episodio, por glorioso que sea, de la historia de un pueblo.

Más que un canto de exaltación de un momento estelar del destino portugués, *Los Lusíadas* son el gran poema del descubrimiento europeo de nuevos horizontes, de un espacio y un tiempo abiertos hacia el infinito. □

EDUARDO LOURENÇO, crítico literario y ensayista portugués, ha enseñado en diversas universidades europeas y de 1965 a 1988 fue profesor de literatura de la Facultad de Letras de Niza, Francia. Entre sus obras más recientes cabe mencionar *Fernando, rey da nossa Baviera* (Lisboa, 1986) y *Nós e a Europa ou as duas razões* (Lisboa, 1988). En 1988 recibió el Premio Europeo de Ensayo de la Fundación Charles Veillon de Lausana, Suiza.

En el canto IX y penúltimo de *Los Lusíadas* se narra la llegada de los portugueses de Vasco de Gama a la "Isla de los Amores", tal como se ilustra en este grabado tomado de la edición de 1817 de Morgado de Mateus. Abajo: Escena de la película *A Ilha dos Amores* (1982) del realizador portugués Paulo Rocha, inspirada en el mismo episodio.



CAMOENS Y EL BRASIL

POR JOSUE DE SOUZA MONTELLO

El Brasil nació de la colonización portuguesa a partir del descubrimiento de Alvares Cabral en 1500. En el siglo XVI los portugueses sólo se instalaron en el litoral, pero en el XVII y el XVIII consumaron su penetración en el interior gracias a movimientos como el de los bandeirantes, ocupando territorios mucho más allá de los límites que, según el Tratado de Tordesillas, debían separar al Brasil de la América española. Se creó así un "país continente" que representa casi la mitad del espacio y de la población de América del Sur. A principios del siglo XIX el nuevo estado obtuvo la independencia de forma natural y casi sin conflicto, al ser nombrado emperador del Brasil Don Pedro, hijo del rey de Portugal.

Más allá de las violencias que entraña todo proceso de conquista, la ocupación portuguesa dio prioridad al comercio marítimo, frente a la ocupación militar (siglos XV y XVI). Los portugueses consideraban a las tierras descubiertas más bien como un nuevo hogar donde hacer inversiones que como simples colonias exportadoras (siglos XVII y XVIII). La explicación de este proceso de fusión y de convivencia es, según Gilberto Freyre, el hecho de que Portugal, al iniciarse su expansión planetaria, era un país enriquecido por los intercambios culturales y étnicos entre Europa y Africa.

En la fraternidad de las culturas portuguesa y brasileña desempeña un papel importante la obra de Luis de Camoens. Según testimonian escritores brasileños como Manuel Bandeira o Josué Montello, esa obra es una referencia constante y un lazo de unión entre las culturas de lengua portuguesa.



Este dibujo proveniente del *Libro das Armadas*, que se conserva en la Academia de Ciencias de Lisboa, representa las naos de la flota con la que Pedro Alvares Cabral descubrió las tierras del Brasil en 1500. Unos años más tarde, al descubrir la Bahía de Todos los Santos (donde hoy se halla enclavada la que fue primera capital del Brasil: Salvador), escribía el navegante y cronista Pêro Lopes de Sousa: "La gente de esta tierra es toda blanca, los hombres muy bien dispuestos y las mujeres muy hermosas, que nada tienen que envidiarle a las de la Rua Nova de Lisboa".

SI bien en el conjunto de la obra de Camoens la presencia del Brasil es escasa, la influencia del gran poeta lusitano en la literatura brasileña es en cambio singularmente amplia y significativa.

Puede afirmarse sin exagerar que, gracias a los estudios que se le han dedicado y a la incontrarrestable proyección que ha tenido, esa obra ha estado presente en los varios siglos de existencia de nuestra literatura.

Uno de nuestros primeros poetas, Bento Teixeira, —considerado por algunos autores como el iniciador de la literatura brasileña con su *Prosopopeia*, poema épico inspirado en las impresiones sugeridas por la nueva tierra y la nueva gente, del otro lado del Atlántico—, muestra la impronta de Camoens en la transparencia de sus octavas heroicas. Al respecto, Alfredo Bosi, uno



de los especialistas más versados en la materia, nos dice en su *Historia concisa de la literatura brasileña*, al iniciar un capítulo sobre nuestros autores más importantes del periodo colonial: “La imitación de *Los Lusíadas* es persistente, desde la estructura misma del texto hasta el empleo de alusiones a la mitología y de giros sintácticos.”

Es sabido que la grandeza de un poeta no sólo se debe a su propia obra sino a las creaciones que suscita, por imitación o como paradigma, como si sus contemporáneos y sus continuadores tuviesen que girar en la órbita de su sistema planetario.

A lo largo del barroco, del romanticismo, del realismo, del simbolismo e incluso del modernismo, Camoens se impone sin contrapeso a poetas, ensayistas y críticos. De ahí la importancia de estudiar cuidadosamente su presencia en la larga trayectoria de la literatura brasileña.

Machado de Assis —que fuera tan gran poeta como prosista— no vacila en reconocer esa influencia. Alberto de Oliveira, que manejara con maestría el riguroso verso parnasiano y es sin duda la principal figura brasileña de esta tendencia, en cuanto a la inspiración, la extensión de la obra poética y la competencia técnica de su realización formal, tampoco se sustrajo al ascendiente de Camoens. Vale la pena recordar un episodio que ilustra hasta qué punto era fuerte la devoción del poeta de las *Canciones románticas* por Camoens. En una ocasión, en la Academia brasileña, Oliveira sufrió una crisis respiratoria. Fue prontamente atendido por el profesor Aloysio de Castro, pero este último, en vez de recurrir a los medicamentos habituales, empezó a recitar un verso de *Los Lusíadas* y le preguntó a qué estrofa pertenecía. Entonces Alberto de Oliveira, ya anciano y con voz trémula y apagada, recitó todo el canto de *Los Lusíadas* en el que figuraba la estrofa, y de repente, con una sonrisa en los labios, anunció al médico que había desaparecido el malestar.

Al surgir el Modernismo, el poeta Manuel Bandeira, que procedía del Simbolismo, escribió el siguiente soneto, inspirado por la fascinación de la poesía camoniana, en el sanatorio en que, junto a Paul Eluard, en Clavadel, se encontraba internado.

*Quando en el alma de tu raza pesa
Una niebla de aciaga y vil tristeza,
Busque siempre la gloria que no pasa,
En tu poema de heroísmo y de belleza.*

*Genio purificado en la desgracia,
Resumiste en tí toda la grandeza;
Poeta soldado... En tí brilló sin tacha
El amor de la patria portuguesa.*

*Y cuando el fiero canto entró en la mente
De la estirpe que en peligros sublimados
Plantó una cruz en cada continente,*

*No morirá, sin poetas ni soldados,
La lengua en que cantaste rudamente
Las armas y blasones señalados.*



Los motivos americanos y la representación de indios del Brasil se hicieron tradicionales en el arte portugués a partir del siglo XVI. Aquí vemos una alegoría de América en un panel de azulejos de un palacio —hoy Museo Municipal— de la ciudad portuguesa de Viana do Castelo.

A mi juicio, este breve poema, por su concisión, su vibración lírica y su rigor formal, es el más bello homenaje que la literatura brasileña, por intermedio de uno de sus poetas contemporáneos más señeros, ha rendido a la obra de Camoens.

¿Cuáles son los valores esenciales de esa obra? Para empezar, la variedad de los caminos elegidos, como forma de expresión ajustada genialmente a los sentimientos del poeta, al sentir del pueblo a que pertenecía y al momento histórico de consolidación de su gloriosa expansión que vivía Portugal. A veces, por el cuidado de la expresión poética Camoens parece ser nuestro contemporáneo, y es de destacar su búsqueda de recursos técnicamente novedosos.

Ahora bien, he recorrido las literaturas en lengua portuguesa procurando encontrar ese esmero característico del verso camoniano y, tras aquilatar los méritos de la poesía, desde la medieval hasta la actual, no he podido sino confirmar el extraordinario enriquecimiento que significó la claridad que es uno de los aspectos esenciales de los versos de Camoens.

Hay otro episodio, que es también sumamente ilustrativo, y con el que deseo concluir este artículo.

Alcántara Machado, en el libro en que reunió sus estudios basados en documentos notariales sobre la *Vida y muerte del Bandeirante*, que es una síntesis de los episodios más importantes de la conquista este-oeste del territorio del Brasil, en que participaron portugueses, españoles y brasileños, aludió a las obras literarias que figuran en esos documentos, como legados o en los inventarios. Y allí se encuentra Camoens al lado de Quevedo; el poeta lírico y épico junto al poeta satírico. Es así como el bandeirante escribía su testamento al dorso de las octavas heroicas de Camoens. □

JOSUE DE SOUZA MONTELLO, escritor brasileño, es autor de una vasta obra que comprende novelas, piezas de teatro y ensayos políticos y sociales y que ha sido galardonada en varias oportunidades en su país y en el extranjero. Miembro de la Academia Brasileña de Letras, de la Academia Portuguesa de Historia y de la Academia Internacional de Cultura Portuguesa, es actualmente embajador del Brasil en la Unesco.

CRONICA DE UNA RIVALIDAD

POR IBN IYAS



“Mercaderes árabes que habitan en el estrecho de la Meca, del lado de Arabia”, dice la inscripción incluida en esta acuarela del Códice Casanatense, dando así fe de la presencia de los portugueses en el mar Rojo y, en general, en tierras árabes durante el siglo XVI.

Ibn Iyas, nacido en El Cairo en 1448, es autor de una crónica en seis volúmenes, de más de tres mil páginas, sobre la historia de Egipto. De acuerdo con la costumbre de la época, esta historia comienza con la Creación del mundo para detenerse hacia el final de la vida del autor, en 1522.

El último periodo, vivido por Ibn Iyas, es la época en que llegaba a su fin el esplendor del Egipto de los Mamelucos. Este debía hacer frente a un doble desafío: del noreste recibía una creciente presión de la Turquía otomana, que se aprontaba a dominar el mundo islámico en su totalidad; del noroeste, Portugal, que había contorneado Africa e instalado factorías en el océano Indico, amenazaba las rutas comerciales que unían, a través de Egipto, al mundo árabe con el Asia meridional. En 1498 tres navíos a las órdenes

de Vasco de Gama atracaron en Calicut, en la costa del sudoeste de la India. A partir de entonces las expediciones se sucedieron sin interrupción. En 1500 la flota egipcia fue cañoneada en la rada de Calicut por la escuadra portuguesa. Desde ese momento los barcos portugueses impidieron el acceso al mar Rojo, cerrando el paso a los navíos egipcios y árabes destinados al tráfico con la India.

Egipto hubo de ceder en ambos frentes. Perdió el control de los mares al mismo tiempo que abdicaba de su independencia política frente a Constantinopla. Durante cuatro largos siglos se convirtió en una mera división administrativa —una wilayet— en el mapa del imperio otomano.

Ibn Iyas relata, con lujo de detalles, este vuelco dramático de la historia egipcia. Los fragmentos que siguen se refieren en particular a la irrupción de los portugueses en la economía árabe y en la vida de los egipcios.



EN rabi'II 911 (septiembre de 1505) el sultán creó un cuerpo expedicionario cuya misión consistía en hacer frente a las incursiones de los europeos en las costas de la India. Numerosos soldados fueron movilizados y se aceleraron al máximo los preparativos.

En yumada'II (noviembre) ese regimiento estaba integrado por reservistas y mamelucos del sultán, la mayor parte de los cuales eran magrebíes, arqueros negros y turcomanos a los que se sumaron, por orden del sultán, albañiles, carpinteros y peones encargados de construir torres en Yedda y de rodear la ciudad con una muralla. El lunes 6 (4 de noviembre) este destacamento organizado para la expedición de la India salió de El Cairo, despedido por una gran muchedumbre. Husain Muchrif era el jefe de los mamelucos, los turcomanos y los negros, y Nur al-din Maslati el de los magrebíes; estas tropas, que debían llegar a Yedda por mar, embarcaron en Suez, y el sultán dio orden de que las acompañaran varios buques cargados con armas y víveres.

En safar 912 (julio de 1506) se recibieron noticias del destacamento enviado a la India para rechazar las incursiones de los europeos. Nada más llegar a Yedda, el general en jefe Husain había empezado a construir torres en la costa, con la colaboración del armero Sonqur y del magrebí Maslati. Esta era la misión más importante y las construcciones fueron majestuosas. El mismo ejército se había apoderado de Suakim sin derramamiento de sangre; las especias almacenadas en la ciudad fueron confiscadas y la población deportada. El sultán acogió estos resultados con gran satisfacción.

En dhul-hiyya (abril-mayo 1507) el correo de la peregrinación informó de que el ejército egipcio había hecho su entrada en La Meca tras haber cumplido la estación piadosa en Arafat. Comunicó asimismo que los europeos proseguían sus incursiones en el litoral de la India, que Husain, el general en jefe del ejército, había comenzado a construir torres en las costas de Yedda y la muralla de la ciudad, y que varios barcos estaban listos para zarpar hacia Adén. El sultán se mostró complacido con estas noticias. "Más tarde, la audacia de los europeos no tuvo ya límites: más de veinte de sus buques se atrevían a surcar el mar Rojo, atacaban los barcos mercantes indios, tendían emboscadas para interceptar los convoyes y se apoderaban de los cargamentos, de modo que muchas importaciones no llegaron a su destino, motivo por el cual resultaba muy difícil en Egipto conseguir turbantes y velos de muselina."

Se decía que los europeos habían logrado abrir una brecha en el dique construido por Alejandro de Macedonia, hijo de Filipo; esa brecha se había practicado en una montaña que separaba el mar de China del Mediterráneo. Los europeos habían trabajado sin tregua durante años para ensanchar esa abertura con objeto de que sus barcos pudieran pasar al mar Rojo. Ese había sido el origen de esta guerra de corso.

En sha'ban 914 (diciembre de 1508) se supo que el ejército enviado a la India bajo las órdenes del emir Husain había derrotado a los europeos que infestaban el Océano Indico. Se había obtenido un botín considerable. Por orden del sultán, encantado con estas noticias, redoblaron los tambores durante tres días consecutivos. Husain pedía refuerzos para aniquilar los últimos vestigios de las huestes europeas.

El intendente de la casa civil, Ala al-din, se dirigió el 11 moharram 915 (1 de mayo de 1509) a Tor para supervisar la construcción de los buques destinados a la expedición de la India.

En safar 915 (junio de 1509) se supo que el ejército de la India, capitaneado por Husein Muschrif, habían sufrido una derrota aplastante. Los europeos lo habían descalabrado y habían saqueado todos sus barcos. El sultán se mostró sumamente preocupado con estas noticias.

En safar 916 (mayo de 1510) un embajador del príncipe de Cambay, Mahmud Shah, y de otros señores de la India, trajo misivas en las que esos príncipes pedían encarecidamente el envío de tropas al litoral de la India, infestado por los piratas europeos, cuya audacia sobrepasaba todos los límites y que querían ahora establecerse en el país, tras haber derrotado a Husain, jefe supremo del cuerpo expedicionario egipcio.

El jueves 30 ramadán 918 (9 de diciembre de 1512) regresó, al cabo de siete años y tres meses de ausencia, el emir Husain, el mismo que había dirigido la expedición de la India. Durante su campaña había trabado combate con los europeos y se había visto expuesto a innumerables penalidades y a un sinfín de peligros. Como se recordará, se le había encargado que vigilara la construcción de la muralla y de las torres de Yedda, obras que habían sido llevadas a buen término. Durante ese tiempo había desempeñado la función de prefecto de Yedda, cargo en el que se había mostrado soberbio y arbitrario en grado sumo, imponiendo a los comerciantes un tributo del diez por ciento y haciéndose insoportable a la población, víctima de sus constantes injusticias. Había establecido relaciones con algunos príncipes de la India y, a su regreso a Egipto, iba acompañado por un embajador del rey Mozaffar Shah ibn Mahmud, príncipe de Cambay, cuyo padre acaba de fallecer. Este diplomático venía a solicitar al califa un diploma de investidura para Mozaffar Shah. El sultán hizo entrega de atavíos honoríficos al emir Husain y al embajador, que abandonaron la Ciudadela en un solemne cortejo.

Año 920 (1514). Ningún barco conseguía atracar en el puerto de Yedda por culpa de los corsarios europeos que surcaban el océano Indico: hacía seis años que no se descargaban mercancías en ese puerto.

Alfonso de Albuquerque fue a comienzos del siglo XVI gobernador del "Estado de la India", que comprendía los enclaves portugueses en tierras árabes y musulmanas. Es el momento en que se afirma el dominio lusitano en el océano Indico, que acarrearía la rivalidad comercial y militar con los países islámicos de la región a que alude la crónica de Ibn Iyas. El dibujo portugués aquí reproducido es del siglo XVI.





La ciudad de Mombasa (en la Kenya actual) según un grabado tomado del *Civitates Orbis Terrarum* (1577) de Georgius Brannius y Franz Hagenberg. La ciudad fue durante el siglo XVI plaza fuerte de los portugueses en sus dominios del Indico, desde que en ella tocó Vasco de Gama en su histórico viaje. Como tal fue teatro de la rivalidad militar y comercial entre lusitanos y árabes durante más de un siglo.

El jueves 13 yumada I 920 (6 de julio de 1514) se constituyó un destacamento con destino a la India para que hiciera frente a los ataques de los europeos, cuya recrudescencia se ha mencionado antes.

El jueves 20 yumada I 920 (13 de julio de 1514) el prefecto de Yedda hacía saber que los europeos no cesaban en sus agresiones contra el litoral del Yemen y que acababan de apoderarse de Kamaran, factoría de las mercancías de la India. El general Husain rogaba al sultán que enviara refuerzos con la mayor urgencia, antes de que los europeos ocuparan toda la costa del Yemen; temía, además, que fuera atacada la ciudad de Yedda.

El lunes 12 yumada I 921 (24 de junio de 1515) el sultán acudió al Hipódromo para pasar revista al quinto regimiento, y más de seiscientos soldados fueron inscritos para partir hacia la India, entre los que había jóvenes reclutas, mamelucos del sultán, veteranos y reservistas. Enterado de las correrías cada vez más peligrosas de los europeos por el océano Indico, el sultán mandó construir veinte barcos en Suez para cargarlos con armas, fusiles, cañones y otras máquinas de guerra. Salmán el Otomano fue nombrado almirante de esa flota, integrada por numerosos marinos, otomanos y magrebíes, dos mil hombres en total, o tal vez más. Tras haber seleccionado a los soldados, el sultán los conminó a hacerse cuanto antes a la mar.

En el mes de sha'ban 923 (agosto de 1517) regresó el almirante otomano Salmán, que había acompañado a la flotilla enviada a la India por el sultán Ghauri. Se supo entonces que este almirante había mandado arrojar al mar a Husain, el prefecto de Yedda, a causa de una vieja enemistad que se remontaba al reinado de Ghauri. Tras la muerte de éste, Salmán, que se había convertido en el más fuerte, había matado a Husain, o ésta era al menos la versión de los hechos que circulaba. Salmán traía consigo a unos cuarenta europeos capturados en el océano Indico, donde operaban como corsarios, interceptando los buques mercantes que surcaban esos mares. El almirante Salmán, junto con Husain, el prefecto de Yedda, había conquistado algunas ciudades de la India, de donde había obtenido riquezas incalculables.

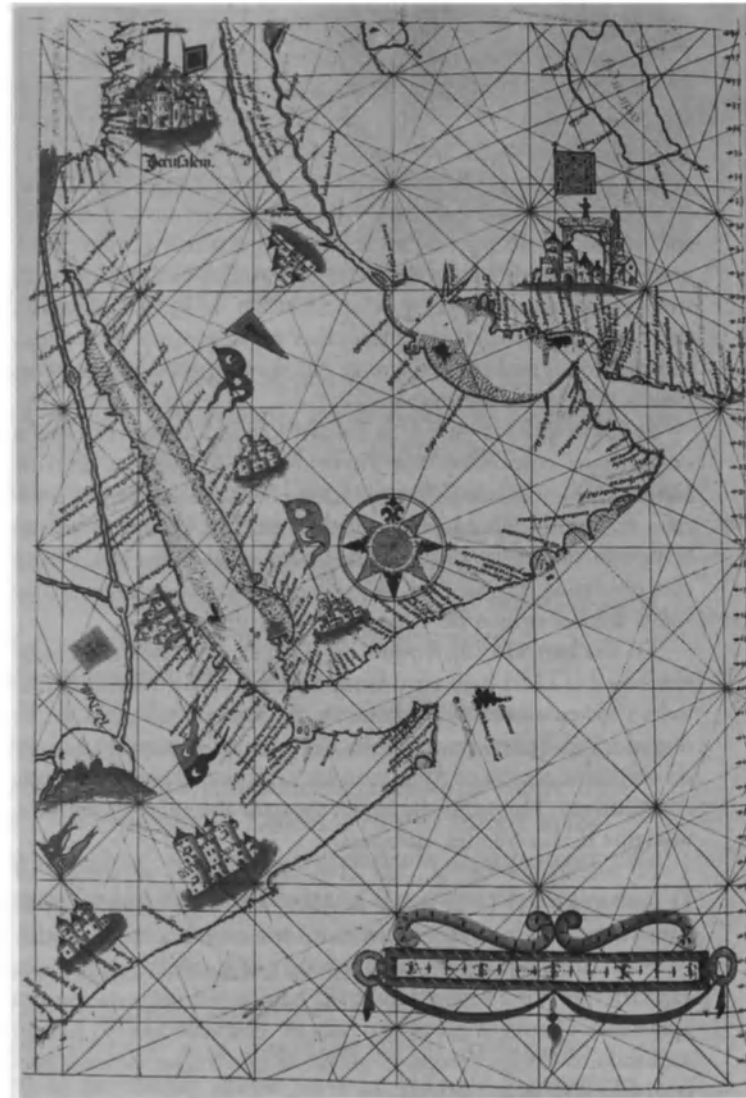
Según informaciones procedentes de La Meca, durante el mes de yumada II 924 (junio de 1518) los corsarios europeos surcaban el mar Rojo e interceptaban los buques mercantes. El jerife había enviado un informe al príncipe de los emires, gobernador de Egipto, rogándole que mandara cuanto antes un destacamen-

to expedicionario, pues se temía vivamente un ataque por sorpresa del puerto de Yedda, cuyas conquistas no podrían impedir los musulmanes.

En ramadán 925 (septiembre de 1519) noticias de La Meca afirmaban que cuarenta navíos europeos atacaban e interceptaban los buques mercantes en el mar Rojo, en las proximidades de Yedda. A la vista de tales informaciones, el príncipe de los emires, gobernador de Egipto, tras pasar revista a los mamelucos circasianos y a otros cuerpos, designó a unos trescientos soldados, tanto mamelucos como caballeros voluntarios, que debían acompañar a los peregrinos y quedarían acantonados en Yedda para hacer frente a los europeos si éstos atacaban por sorpresa.

El jueves 28 ramadán 925 (23 de septiembre de 1519) salieron las tropas destinadas al puerto de Yedda. El destacamento que se puso en marcha ese día estaba compuesto por unos trescientos hombres, mamelucos circasianos y turcomanos. Su comandante era un otomano llamado Husain, agá de la caballería ligera. Se encaminaban a Suez, donde se embarcarían en el mar Rojo con rumbo a Yedda. El tema de todas las conversaciones eran las devastadoras incursiones de los europeos que navegaban en las inmediaciones del puerto de Yedda y aterrizaraban a los comerciantes. □

En este mapa portugués de mediados del siglo XVI, muy cercano a la realidad, aparecen gran parte de las regiones centrales del "Estado de la India" portugués, en particular la India misma, Persia, Arabia y el mar Rojo, con indicación de las plazas fuertes como Goa, Ormuz, Aden. El mapa forma parte de un *Libro de Marinbaria* anónimo, de 1560, conservado en el Archivo del Ministerio de Hacienda de Lisboa.





LOS PORTUGUESES EN LA INDIA

POR JOHN CORREIA AFONSO

LOS *Lusiadas* de Luis de Camoens, poema épico de la nación portuguesa publicado en 1572, relata la gesta de un pequeño país que en poco más de un siglo logró llevar hasta tierras remotas, al Africa, al Brasil e incluso al Japón, su bandera y su fe. Al celebrar las hazañas de los héroes que “tras abandonar la patria portuguesa llegaron a Ceilán y más lejos aun surcando mares que ningún hombre antes había desafiado”, Camoens nos recuerda que en los siglos XV y XVI, en particular a partir del gran viaje de Vasco de Gama a la India en 1497-1498, Portugal iba a contribuir de manera decisiva a establecer el “Gran Mapa de la Humanidad”.

No nos detendremos a considerar los móviles de la gran empresa del descubrimiento; bastará con mencionar, siguiendo al historiador inglés Charles Boxer, que los cuatro principales motivos que impulsaron los viajes portugueses fueron, en orden cronológico: el propósito de evangelización, la búsqueda del oro de Guinea, el mito del Preste Juan y el comercio de las especias orientales.

Cualesquiera que hayan sido sus acicates, los primeros exploradores portugueses contribuyeron no sólo a ampliar los límites del mundo conocido hasta entonces por los europeos, sino tam-

bién a representarlo con mayor exactitud. A fines del siglo XV la introducción de la escala de latitudes revolucionó la cartografía; posteriormente, gracias a los grandes descubrimientos de sus navegantes, Portugal iba a convertirse en el centro europeo del saber cartográfico y geográfico. En el famoso planisferio de Alberto Cantino de 1502 aparecen consignados por vez primera los descubrimientos portugueses en la India.

Pero los navegantes lusitanos no se limitaron a surcar los mares y a cartografiar las costas; fueron también comerciantes, conquistadores y colonizadores. Su dominio de las costas y los mares de Africa y de Asia está íntimamente relacionado con los comienzos de la expansión marítima de Europa y de la cristiandad, fenómeno histórico que más que cualquier otro marca el fin del medioevo y el comienzo de los tiempos modernos.

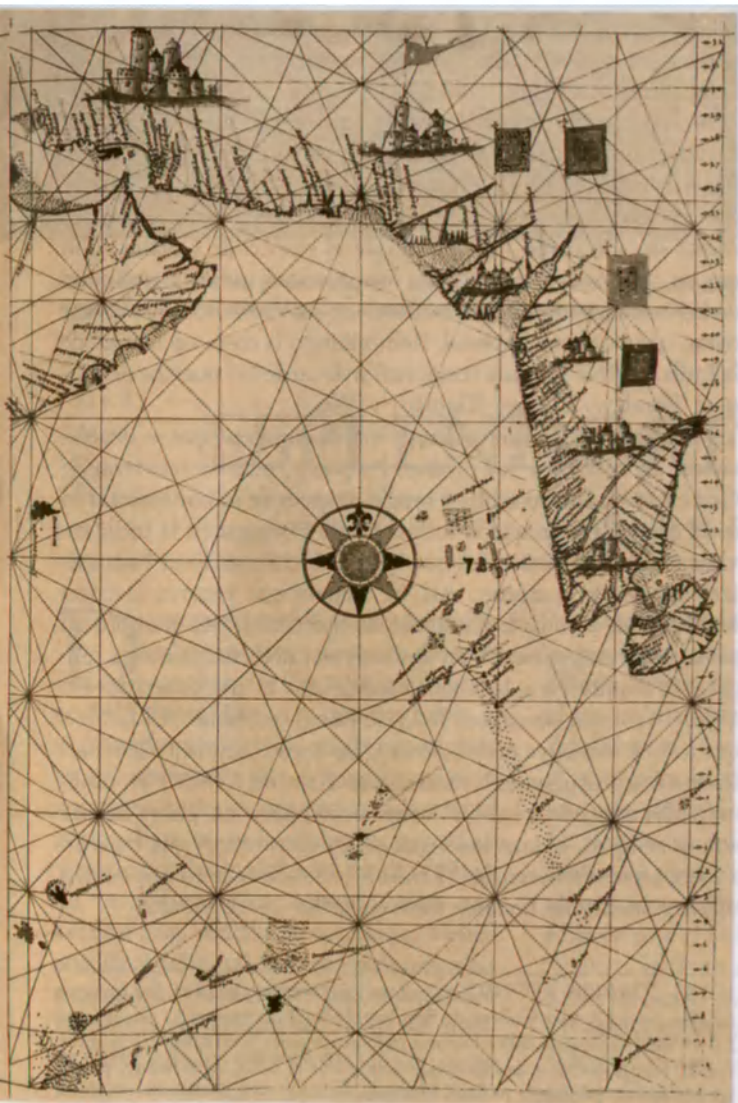
En efecto, al poner término a la dispersión y al aislamiento en que vivían hasta entonces los diversos grupos de la especie humana, los grandes descubrimientos ibéricos iban a dar comienzo a una nueva era.

Como afirma Boxer, “fueron los pioneros portugueses y los conquistadores castellanos quienes desde el extremo occidental de la cristiandad reunieron, para bien o para mal, las otrora dispersas ramas de la gran familia humana. Así, la humanidad cobró conciencia por primera vez, aunque todavía de manera confusa, de su esencial unidad.”

Gracias al tráfico comercial esta unidad fue adquiriendo una nueva y más profunda dimensión, pues, además de desarrollar las relaciones entre ambos hemisferios, la actividad de los mercaderes europeos favorecía los contactos entre diversos países de Asia, creando vínculos entre la India, el sudeste asiático, China y Japón.

Portugal demostró al resto de Europa que era posible establecer contactos comerciales beneficiosos con antiguas civilizaciones, y si bien el trato que los colonizadores dispensaron a los príncipes y a las poblaciones autóctonas no siempre estuvo exento de crueldad, por regla general supieron mantener con los soberanos de los territorios conquistados relaciones de mutuo respeto e incluso de cordial amistad.

Pintura del Códice Casanatense que ilustra la presencia y los contactos de los portugueses hasta en la lejana China, adonde llegaron en 1513.



Contrariamente a una creencia muy difundida, los navegantes lusitanos concedían más importancia al comercio que a la conquista. En el siglo XVI el contingente portugués en los territorios de ultramar no superaba los diez mil hombres, y hubiera sido descabellado pretender conquistar la India con fuerzas tan reducidas. Así, la altisonante expresión “Estado de la India” no designaba en realidad más que una serie de factorías controladas en distinta medida por los portugueses y situadas a lo largo de las grandes rutas comerciales.

Ahora bien, si el afán de lucro, más que el ansia de gloria o de poder, fue el principal aliciente de la expansión portuguesa, a éste se sumaba otra poderosa motivación: el fervor misionero. Se dice que al ser interrogados a su llegada a Calicut sobre las razones de tan largo periplo, los hombres de Vasco de Gama respondieron: “el cristianismo y las especias”. Esa peculiar alianza entre la fe y la codicia constituyó el sello distintivo del imperio portugués en Oriente, en Africa y en América del Sur.

Para muchos historiadores el hecho de que los portugueses no se esforzaran por adaptar el cristianismo a la cultura y a la sensibilidad indias, unido al autoritarismo de la religión católica, demuestra que su actividad evangelizadora no fue sino una etapa y un mero instrumento de la expansión europea. Otros, en cambio, opinan que hasta cierto punto los misioneros intentaron disociar su actividad de las ambiciones políticas y económicas de sus compatriotas.

Sería exagerado afirmar, como a menudo se ha hecho, que en las colonias portuguesas no existían prejuicios ni discriminación racial alguna, pero los lusitanos se mostraron por lo general más liberales en este aspecto que los colonizadores holandeses, ingleses y franceses. Para las autoridades el criterio decisivo para que una persona gozara de la ciudadanía portuguesa era la religión y no el color de la piel, de modo que los asiáticos convertidos debían considerarse los iguales de sus correligionarios portugueses. Sin embargo, durante mucho tiempo las órdenes religiosas en las colonias sólo admitieron a hombres blancos en sus filas, y en la India los propios portugueses hacían odiosas discriminaciones entre los *reinois* (portugueses nacidos en la metrópoli) y los *indiaticos* (los nacidos en Asia de padres portugueses), y ello pese a que en la India la corona portuguesa, siguiendo la política de Alfonso de Albuquerque, conquistador de Goa, propiciaba los matrimonios interraciales.

La duración de la influencia portuguesa en Asia se debió en gran medida a la amplia difusión de su lengua, que en poco tiempo llegó a ser la *lingua franca* comercial de Oriente. Incluso a los holandeses, pese a su superioridad marítima, les pareció inútil oponerse al empleo de una “lengua tan fácil de hablar y de aprender”.

El 18 de mayo de 1498 Vasco de Gama avistó las costas indias y dos días después desembarcó en Capocate, pocos kilómetros al norte de Calicut. Sólo a fines de ese mes fue recibido por el samorim (soberano) de Calicut quien, sin dejarse impresionar por los presentes de Vasco de Gama, se mostró sin embargo complacido por las cartas credenciales de las que éste era portador.



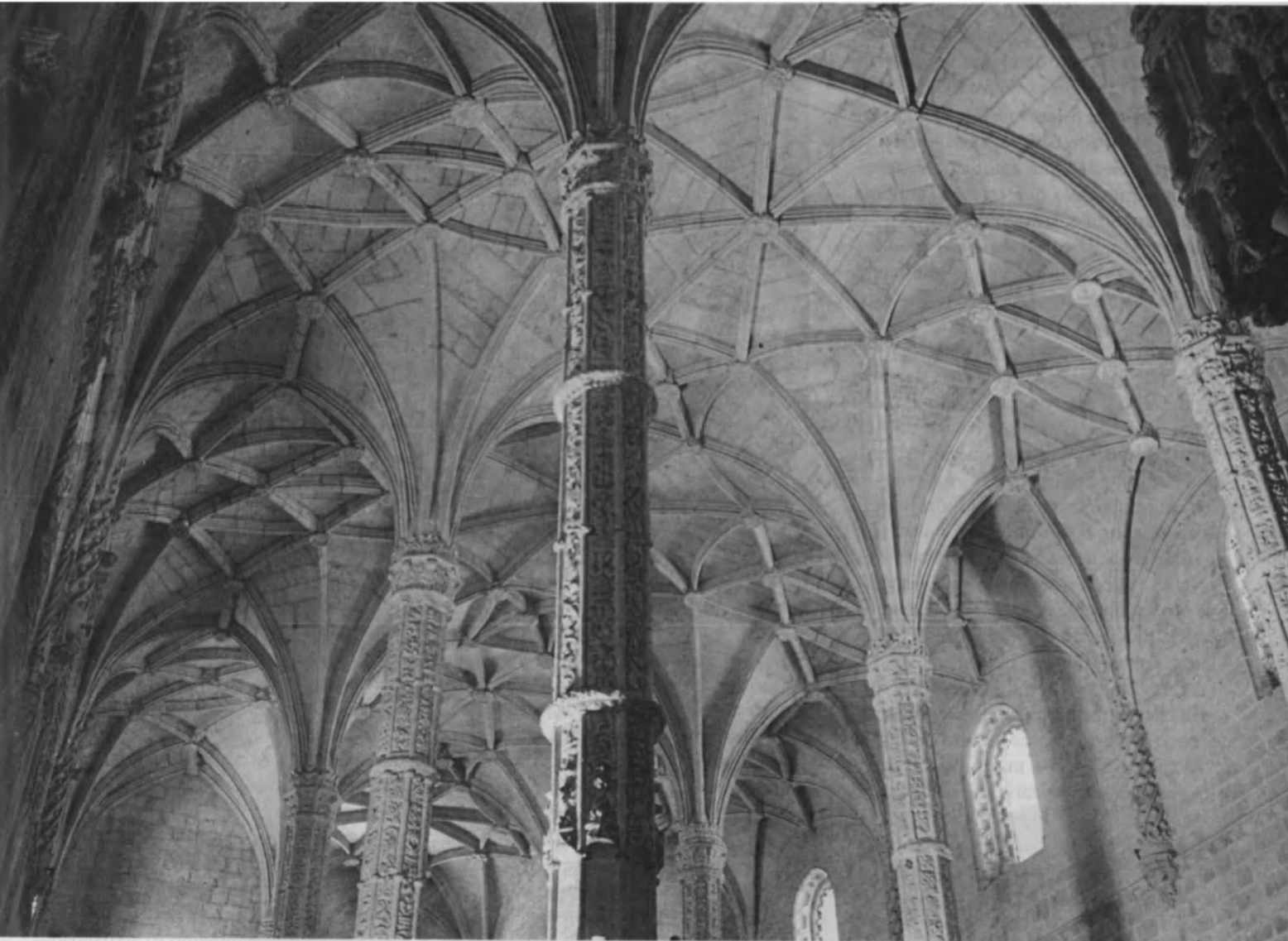
Esta tapicería realizada en Flandes a principios del siglo XVI por encargo del rey de Portugal es un buen ejemplo de la influencia de los motivos orientales y exóticos en el arte europeo de la época. En ella se reproducen animales traídos de sus navegaciones por los portugueses, como tigres, jirafas, etc.

Una segunda flota portuguesa al mando de Pedro Alvares Cabral arribó a la India en 1501. Un litigio con el samorim llevó a éste a buscar el apoyo del principado rival de Cochin que ansiaba comerciar con los portugueses. En ese puerto Cabral cargó sus barcos con especias, estableciendo excelentes relaciones con el soberano de Cochin y, poco después, con el rajá de Cannanore.

Pero el hecho decisivo para el afianzamiento del “Estado de la India” fue la victoria de los portugueses sobre el sultán de Bijapur y la toma de Goa en noviembre de 1510. Goa no sólo proporcionaba a los portugueses un excelente puerto natural, mucho mejor situado como base naval que el puerto de Cochin, sino que su conquista demostraba a los príncipes indios la voluntad de los colonizadores de permanecer en sus dominios y de actuar como una potencia imperial. Remontando la costa occidental de la India, la flota lusitana conquistó más tarde los puertos de Bassein, Bombay, Daman (Damão) y Diu.

Los portugueses fueron los primeros europeos que se establecieron en la India y los últimos en partir, pues se retiraron de Goa en 1961, cuatro siglos y medio después de su conquista. No es de extrañar pues que la influencia de Portugal en la India tuviese raíces más profundas que la de los colonizadores holandeses, ingleses y franceses. Así, al viajero que recorra la costa occidental de la India le resultará fácil comprobar que la impronta portuguesa está presente en ámbitos tan diversos como la religión, la arquitectura, la lengua, la música y el arte culinario. En 1540 el cronista portugués João de Barros escribía: “El tiempo que todo lo destruye podrá devastar las construcciones y los fuertes que los portugueses levantaron en Asia, en Africa y en innumerables islas entre los tres continentes, pero no podrá acabar con la religión, ni con la lengua ni las costumbres que dejaron a estas tierras en herencia.” Profecía jactanciosa pero que cuatro siglos y medio de historia parecen haber corroborado. □

JOHN CORREIA AFONSO, sacerdote jesuita nacido en Goa, fue profesor de historia del Xavier College de Bombay, India. Ha organizado varios seminarios internacionales sobre historia indo-portuguesa y actualmente es director del Instituto Heras de Historia y Cultura de la India, en Bombay, y de la revista *Indica*, publicada por ese Instituto.



El Monasterio de los Jerónimos, en Lisboa, es tal vez la obra arquitectónica que mejor representa el “estilo manuelino”, gótico tardío que utiliza como ornamentación motivos ligados al mar y a los viajes marítimos y al que se considera manifestación de las navegaciones portuguesas en el ámbito del arte.

ESPLENDORES DE UN ARTE

POR RAFAEL DE FARIA MOREIRA

Durante el período áureo de los descubrimientos —el que va desde la conquista de Ceuta en Marruecos, en 1415, hasta la muerte de Don Enrique el Navegante en 1460— el arte portugués estuvo dominado por el lenguaje estético común a todo el mundo occidental: el gótico. Pero no es la exuberancia vertical y florida de las grandes catedrales francesas lo que en él encontramos sino una versión más sencilla y cotidiana, menos erudita y sabia, tal vez más próxima a las expresiones vernáculas y a la arquitectura despojada de las órdenes religiosas mendicantes y de los cistercienses. Es en construcciones modestas (como la ermita de

Nuestra Señora de Guadalupe cerca de Sagres, todavía casi románica) o modeladas con un sereno rigor geométrico (como los claustros menores de los monasterios de Batalha y de Tomar) donde sorprendemos el gusto personal del infante Don Enrique: un gusto “clásico” cuyo noble ideal de belleza alcanza su máxima expresión en las tablas del pintor regio Nuno Gonçalves, plenas de concentrada fuerza mística y de respeto por el valor de cada individuo.

Pero sería un error tomar esa humildad franciscana por un signo de debilidad. En efecto, el *Políptico de San Vicente* pintado por Nuno Gonçalves en 1460-1465 para la Catedral de Lisboa como homenaje

de la ciudad al patrono de la conquista de Marruecos (hoy en el Museo Nacional de Arte Antiguo), “reflejo de una visión renovadora de la naturaleza y de los hombres” (Reynaldo dos Santos) tan cercana al humanismo mediterráneo como al realismo nórdico, es una de las obras maestras de la pintura europea. Y las arquitecturas de estilo gótico tardío “a la manera de Inglaterra” (como las que erigió el maestro Huguet en 1402-1438 en el Monasterio de Batalha) y las pinturas “al modo toscano” que el infante Don Enrique parece que apreciaba tanto (criado suyo era probablemente el João Gonçalves que en 1432 pintó los admirables frescos renacen-

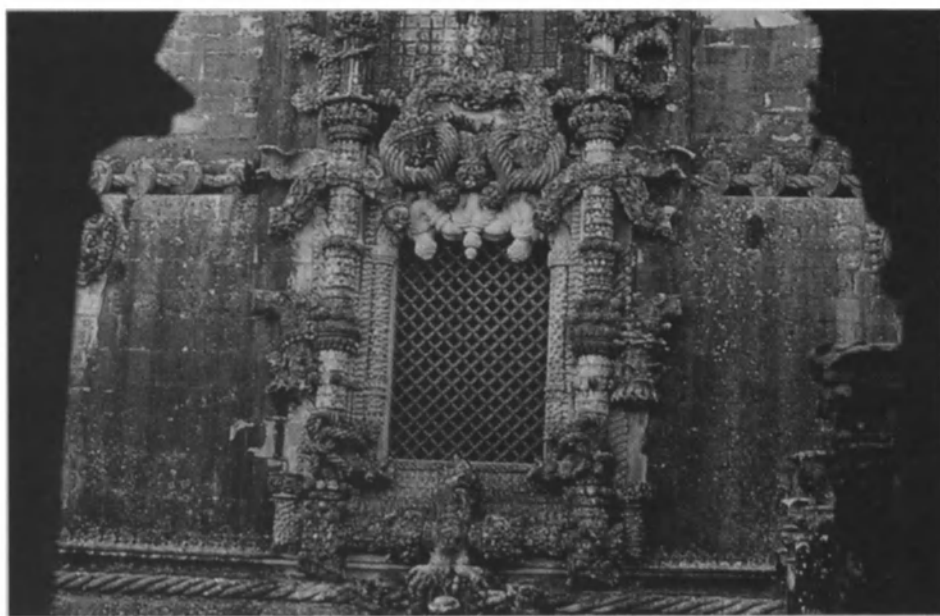
tistas de la Abadía de Florença), así como el carácter morisco del Palacio de Sintra donde el rey Don Juan I recibía a los embajadores extranjeros (entre ellos el gran pintor flamenco Jan van Eyck) en exótico escenario adecuado a su condición de “señor de Ceuta”, son manifiestamente estéticas simultáneas que en su cosmopolitismo expresan el sentido de la diversidad humana y el deseo de abrirse al mundo.

Una vez establecido el dominio feudal sobre el Mogreb, el objetivo nacional pasa a ser la llegada a la India por mar. Se renuevan entonces viejas leyendas alimentadas por los relatos medievales de viajes fantásticos, de la conquista de Alejandro y del Ciclo de Troya que hacían de Asia una región de fabulosas riquezas habitada en gran parte por cristianos. A los ojos de los contemporáneos del rey Don Juan II, la alianza con el “Preste Juan” no era sólo posible sino necesaria, en el marco de un proyecto expansionista en el que la avidez de oro se confundía de manera inextricable con la pretensión de reconquistar Jerusalén y con la difusión del cristianismo.

Este ideal tuvo indudablemente una influencia efectiva en las artes y en la imaginación cultural. Antes incluso de que se “descubriera” la vía marítima a la India (que sólo se concretaría con el desembarco de Vasco de Gama en Calicut en 1498 pero que desde 1486 era una certeza virtual, una cuestión de tiempo), las expectativas de tan grandioso hecho produjeron una ruptura y una tensión sobremedida original en la última fase del gótico en Portugal. La situación artística a fines del siglo XV, con sus experiencias de apropiación de lo exótico (a través de formas híbridas como el arte de los marfiles afroportugueses) y de exasperación ornamental típica de los artistas del círculo de la reina Doña Leonor de Lancaster, puede interpretarse como preparación para el histórico “encuentro” que iba a protagonizar Vasco de Gama.

Mucho se ha discutido sobre las influencias orientales en la formación del peculiar estilo portugués que hoy se conoce con el nombre de “manuelino” como homenaje al rey Don Manuel (1469-1521) que lo erigió en estilo oficial del reino. Con razón se señala que el conocimiento directo del arte hindú sólo fue posible ya avanzado el proceso de conquista. Pero, aun más que cualquier influjo real, ¿no sería el “espejismo de la India” lo que obró como poderoso imán de impresiones y de vivencias anticipadas?

Cualesquiera que fueran sus fuentes, el llamado “estilo manuelino” fue antes que nada un arte regio y cristiano, ligado por lazos esenciales a la herencia medieval y



Obra maestra del estilo manuelino es la célebre ventana del Convento de Cristo, en Tomar. En esta ciudad tenía su sede la Orden de Cristo (sucesora de la Orden medieval de los Templarios) que tan decisivo papel desempeñó en la impulsión de las navegaciones portuguesas.

a un sistema de valores mítico de que ese estilo pretendía ser el punto final de realización: arte “moderno” en el sentido de asumir la contemporaneidad como una forma eufórica y estruendosa de afirmación en la historia. Nada más instructivo que observar la manera como el rey se hace representar en esas obras: en cuanto hombre, arrodillado ante la presencia divina como simple ofrendante o donador; en cuanto rey, con los rasgos de uno de los Reyes Magos o de David, es decir como aquel que abre el camino hacia una era de esplendor.

Tomemos como ejemplo de ese complejo cuadro simbólico en el que se situaba la modernidad del estilo manuelino dos conjuntos monumentales (recientemente incluidos por la Unesco en su Lista del Patrimonio Mundial) en los que la intervención personal de Don Manuel es manifiesta. En la playa de Restela, cerca de Lisboa, de donde partían las flotas armadas de los descubrimientos, un monasterio alberga las sepulturas del rey y de su familia, protegido por un fortín adornado como una preciosa joya. El Monasterio de los Jerónimos (comenzado en 1501) y la Torre de Belén (1514) conmemoran a la entrada del océano, casi en el extremo occidental de Europa, la riqueza y el poderío insuperables de quien los mandó construir. Más lejos, en el centro del país, en el Convento de Cristo de Tomar, sede de la orden militar de la que surgieron los impulsos esenciales que llevaron a los descubrimientos, la rotonda propia de los templarios fue prolongada en 1510 con una nave gigantesca, de proporciones idénticas a las de la Capilla

Sixtina del Vaticano y destinada como ella a la celebración musical de las grandes solemnidades y ceremonias. En su parte superior vuelta hacia Occidente, una ventana célebre materializa el discurso estético manuelino, formando lo que es seguramente una pieza de rebuscada retórica político-religiosa traspuesta al plano de lo plástico.

Pero la edad de oro que los ideólogos de la corte portuguesa anunciaban y los artistas expresaban iba a perder su atractivo —y el estilo manuelino su actualidad— con la vuelta de página que representó el fin del descubrimiento del mundo (sin que se plasmase en realidad ninguna de las profecías milenaristas) y la sangrienta consolidación del poderío portugués en Oriente. Señor de las rutas comerciales desde el Brasil hasta el Japón, primer imperio marítimo de la era moderna y uno de los mayores de todos los tiempos, el Portugal de la época sólo puede compararse con el imperio creado por los romanos. ¿Podía su arte servir de modelo a la nueva expresión imperial cristiana? Agotado el optimismo manuelino, a medida que el imperio portugués entra en crisis a lo largo del siglo XVI, será cada vez más el Renacimiento italiano y su lenguaje antimoderno el que satisfaga esa necesidad de expresar el mundo en formas físicas. □

RAFAEL DE FARIA MOREIRA, brasileño, es profesor de historia del arte de la Universidad Nueva de Lisboa. Autor de numerosos artículos especializados y de una tesis sobre la arquitectura portuguesa del siglo XVI, dirige actualmente la preparación de una obra titulada *Historia das fortificações portuguesas no mundo* que aparecerá el año próximo.



PESSOA Y EL “SUPER-CAMOENS”

POR JOSE AUGUSTO SEABRA



LOS descubrimientos portugueses, por su extraordinaria importancia para la historia y la cultura modernas, marcaron profundamente la obra de Fernando Pessoa, el gran poeta portugués de nuestro siglo, así como la de Camoens —de quien fuera émulo poético. No sólo como evocación de un pasado glorioso, sino más bien como proyección de ese pasado hacia el porvenir: el “futuro del pasado” a que alude el primer poema de *Mensaje*, colección en la que el “mar portugués” se extiende simbólicamente dentro de la visión mesiánica del “Quinto Imperio”, transformándose así en un “mar universal”.

En vez de imitar a *Los Lusíadas*, epopeya nacional acerca del viaje del descubridor Vasco de Gama, que a su vez relata la historia de Portugal, el poeta de los heterónimos¹ convierte a esa narración en

Los dos más grandes poetas lusitanos, el clásico Luis de Camoens y el moderno Fernando Pessoa, vistos por el pintor y dibujante portugués José Almada Negreiros.



un viaje iniciático con otras carabelas y otros navegantes, figuras emblemáticas de una búsqueda espiritual de lo oculto, como la del Grial, puesta bajo el signo de la Rosacruz. Don Sebastián, el rey oculto o deseado de los portugueses, es su encarnación mítica: se espera indefinidamente su regreso, como el de Ulises. Volviendo a las fuentes homéricas y pasando por las tradiciones griega, romana, cristiana y europea, a través de una sucesión de imperios, Pessoa anuncia el advenimiento de un “Nuevo Renacimiento” que Portugal trae al mundo y cuyo chantre sería un “super-Camoens”.

Esta profecía aparece ya en los primeros textos importantes firmados por Pessoa cuando, después de sus años de aprendizaje en Africa del Sur, regresa a Lisboa imbuido de un patriotismo con acentos religiosos y universalistas. Esos

textos aparecieron en 1912 en la revista *A Aguia* (El Aguila) de Porto, órgano del movimiento del “Renacimiento portugués” que, en la República instaurada entonces en Portugal, defendía los valores de la civilización lusitana invocando la *saudade*² como una nostalgia del pasado pero también del porvenir. Inspirándose en el poeta carismático de ese movimiento, Joaquim Teixeira de Pascoaes (1877-1952), Pessoa procura definir las tendencias de la nueva poesía portuguesa para obtener de ella, so pretexto de un análisis sociológico y psicológico, los elementos de una poética a la altura de su visión exaltante de otras carabelas que zarpan a descubrir una “India nueva”, no ya la de la geografía y de la historia terrestres, sino del orden trascendente del sueño: “Y su verdadero y supremo destino, del que la obra de los navegantes fue un simulacro anticipado, oscuro y carnal, se realizará divinamente”, escribe como conclusión, en un impulso mesiánico.

Se adivina que el poeta, en sus palabras misteriosas, se asimila subrepticamente a ese super-Camoens que está por llegar — con la pluralidad de los heterónimos— y parte de la idea de descubrimiento que le parece más importante que los propios descubrimientos, dándole otro significado, siempre oculto, como el rey Sebastián. Su trayectoria va del exoterismo al esoterismo: cuanto más se descubre fuera de sí mismo, más se oculta la verdad, de error en error y de vagabundeo en vagabundeo. En efecto, el viaje iniciático es siempre un viaje interior: “Es, lejos de nosotros, ir en busca / de quien somos/”, como escribe en otro poema de *Mensaje* en el que habla del retorno imposible, puesto que “Dios no permite que partamos”.

Encontramos en Pessoa una referencia permanente a los descubrimientos de los portugueses, creadores según él del “mundo moderno”. Pero esos descubrimientos fueron sobre todo un “acto cultural”, un “acto de creación civilizadora”. He ahí por qué para Portugal nunca fue ni será importante la fundación de un imperio colonial: “Para el destino que ha de ser, presumo, el de Portugal, escribe en 1934, las colonias no son necesarias”. En realidad, el Portugal con que sueña Pessoa es el que aparece como un “imperio cultural”, como una “potencia espiritual”. Al “antiguo imperialismo ridículo” de los “generales” y de los “políticos” opone el “imperialismo de los gramáticos” y el “imperialismo de los poetas”.

De ese “imperialismo” el super-Camoens será el poeta por antonomasia, como poeta de la lengua hecha patria, pero patria universal, multiplicada en idiomas, como los heterónimos. El Pessoa que escribe:



La ciudad de Lisboa tiene como símbolo un navío, a veces con dos cuervos. Aquí puede verse un emblema simbólico de la capital lusitana con un barco en las manos, según un dibujo de la segunda mitad del siglo XVI.

“Mi patria es la lengua portuguesa”, es el mismo que, fiel a su ecumenismo religioso rosacruz, afirma: “Dios habla todas las lenguas”.

Ese Dios que engloba a todos los demás, a imagen del neopaganismo pessoano, ya no es el de Camoens, así como los dioses de *Mensaje* ya no son los de la mitología pagana que abundan en *Los Lusíadas* superponiéndose al Dios cristiano. El cristianismo gnóstico de Pessoa, como en el caso de los Templarios, es el adalid de otra “guerra santa”, la de la paz y de la fraternidad, que los descubrimientos han permitido al aproximar las civilizaciones y las creencias de Oriente y de Occidente, del Norte y del Sur: “Dios ha querido que la tierra fuese una, que el mar reuniese en vez de separar”, he ahí el propósito divino señalado en el poema dedicado al infante Enrique el Navegante y con el que se inicia el “Mar portugués”, segunda parte de la colección. Y en la “Ascensión de Vasco de Gama” se ve, después de los “Dioses de las Tempestades”, cuyo símbolo mítico era “El Monstruo”, “abrirse el abismo del cielo al alma del Argonauta”, coronando las trayectorias y las estelas de los navegantes Diogo Cão y Bartolomé Dias, ese “Capitán del Fin” que, al dar la vuelta al cabo de Buena Esperanza, abrió la ruta hacia la India tan soñada.

Esta “India nueva” es ahora una India donde atracan carabelas “construidas con el material de que están hechos los

sueños”, es decir que en ellas se confunden lo imaginario y lo simbólico en otra realidad cuya expresión poética son los mitos del “sebastianismo” y del “Quinto Imperio”. Es este nuevo afán de descubrimiento y de navegación el que Pessoa desea infundir a los portugueses de nuestro tiempo: “Tenemos que empezar embriagándonos con este sueño, integrándolo en nosotros y encarnándolo (...) Entonces se producirá en el alma de la nación el fenómeno imprevisible del que habrán de nacer los nuevos descubrimientos, la creación del nuevo mundo...” □

1. Personalidades imaginarias dotadas cada una de una individualidad y un nombre diferentes y a través de las cuales Pessoa, como una prolongación de su propia personalidad, se expresaba como escritor (ver *El Correo de la Unesco*, noviembre de 1988). N.D.L.R.

2. Sentimiento característico del alma portuguesa, nostalgia inconsolable, desgarramiento entre el llamado del mar y el apego a la tierra natal. N.D.L.R.

JOSE AUGUSTO SEABRA, poeta y ensayista portugués, es profesor de teoría de la literatura y de literatura portuguesa de la Universidad de Porto. Es uno de los más destacados especialistas de la vida y la obra de Fernando Pessoa. Cabe señalar, entre sus libros de poesía, *El ángel* y *Gramática griega* y, entre sus ensayos, *Fernando Pessoa o el poetodrama*, *Poética de Barthes* y *El heterodoxo pessoano*. Ha sido diputado y Ministro de Educación de su país (1983-1985) y actualmente es embajador en la Unesco.

Créditos fotográficos

Las ilustraciones de este número que no aparecen mencionadas más abajo fueron facilitadas gratuitamente por la Comisión Nacional para las Conmemoraciones de los Descubrimientos Portugueses, a la que pertenece el copyright.

Cubierta: © The National Maritime Museum, Londres. Página 19 arriba: Vieira da Silva, ADAGP 1989, París. Colección particular Agustina Bessa-Luis, Oporto, Portugal. Página 24, 27, arriba: © Fundación Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Portugués, París. Página 27 abajo: © Jean-Loup Passek, París. Página 28, 31: © Jean-Loup Charmet, París. Página 29: © Alfredo Pinheiro Marques, Lisboa. Página 37 abajo: © Centro de Arte Moderno, Fundación Calouste Gulbenkian, Lisboa.

Las rosas de los vientos y los mapas antiguos que se reproducen en este número han sido tomados de la obra que los reúne, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, de A. Cortesão y A. Teixeira de Mota (reedición Imprenta Nacional/Casa de la Moneda, Lisboa, 1988).

Revista mensual publicada en 35 idiomas por la Unesco, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. Se publica también trimestralmente en braille, en español, inglés, francés y coreano.

Redacción y distribución:
Unesco, Place de Fontenoy, 75700 París.

Redacción (en la Sede, París):

Director: Bahgat Elnadi
Jefe de redacción: Adel Rifaat

Secretaría de redacción: Gillian Whitcomb

Español: Miguel Labarca,
Araceli Ortiz de Urbina
Francés: Alain Lévêque, Neda El Khazen
Inglés: Roy Malkin, Caroline Lawrence
Árabe: Abdelrashid Elsadek Mahmudi
Braille:

Documentación: Violette Ringelstein

Ilustración: Ariane Bailey

Unidad artística / Fabricación: Georges Servat

Relación con las ediciones fuera de la Sede:
Solange Belin

Ventas y suscripciones: Henry Knobil

Ediciones (fuera de la Sede):

Ruso: Georgi Zelenin (Moscú)
Alemán: Werner Merkli (Berna)
Japonés: Seichiro Kojimo (Tokio)
Italiano: Mario Guidotti (Roma)
Hindi: Sri Ram (Delhi)
Tamul: M. Mohammed Mustafa (Madrás)
Hebreo: Alexander Broido (Tel-Aviv)
Persa: H. Sadough Vanini (Teherán)
Portugués: Benedicto Silva (Río de Janeiro)
Neerlandés: Paul Morren (Amberes)
Turco: Mefra Ilgazer (Estambul)
Urdu: Hakim Mohammed Said (Karachi)
Catalá: Joan Carreras i Martí (Barcelona)
Malayo: Abdul Manaf Saad (Kuala Lumpur)
Coreano: Paik Syeung-Gil (Seúl)
Swahili: Domino Rutayebesibwa (Dar es-Salam)
Croato-serbio, esloveno, macedonio
y serbio-croata: Bozidar Perkovic (Belgrado)
Chino: Shen Guofen (Pekín)
Búlgaro: Goran Gotev (Sofía)
Griego: Nicolas Papageorgiu (Atenas)
Cingalés: S.J. Sumanaskara Banda (Colombo)
Finés: Marjatta Oksanen (Helsinki)
Sueco: Manni Kössler (Estocolmo)
Vascuense: Gurutz Larrañaga (San Sebastián)
Tailandés: Savitri Suwansathit (Bangkok)
Vietnamita: Dao Tung (Hanoi)
Pashtu: Nasir Seham (Kabul)
Hausa: Habib Alhassan (Sokoto)

Tarifas de suscripción:

1 año: 90 francos franceses (España: 2.385 pesetas IVA incluido).

Tapas para 12 números (1 año): 62 francos.

Reproducción en microfilm (1 año): 85 francos.

Los artículos y fotografías que no llevan el signo (copyright) pueden reproducirse siempre que se haga constar "De El Correo de la Unesco", el número del que han sido tomadas y el nombre del autor. Deberán enviarse a *El Correo* tres ejemplares de la revista o periódico que los publique. Las fotografías reproducibles serán facilitadas por la Redacción a quien las solicite por escrito. Los artículos firmados no expresan forzosamente la opinión de la Unesco ni de la Redacción de la Revista. En cambio, los títulos y los pies de fotos son de la incumbencia exclusiva de ésta. Por último, los límites que figuran en los mapas que se publican ocasionalmente no entrañan reconocimiento oficial alguno por parte de las Naciones Unidas ni de la Unesco.

La correspondencia debe dirigirse al director de la revista.

Imprimé en France (Printed in France) -
Dépôt légal: C1 - Avril 1989
Photogravure-impression: Maury-Imprimeur S.A.,
Z.I. route d'Etampes, 45330 Malesherbes.

ISSN 0304-310X
N°4 - 1989 - OPI - 89 - 3 - 467 S



Alto fue el precio en vidas humanas que los portugueses tuvieron que pagar por sus navegaciones y aventuras. Aquí vemos el naufragio de una nave portuguesa en el océano Índico según una ingenua estampa de la época perteneciente al Códice Lisuarte de Abreu, de 1558 (Pierpont Morgan Library de Nueva York).

Portada posterior: En esta parte del cuadro de la portada se ve la nao *Santa Catarina do Monte Sinai*, que entonces pasaba por ser uno de los mayores barcos jamás construidos.

