La expansión de Portugal y la dinastía Avis (Siglos XV-XVI)

Hilda Elias de Zevallos

Presentación

Si el siglo XV es la etapa de la búsqueda de nuevas rutas, del riesgo, de la intrepidez y la osadía en los nuevos mares, no desdeñando esfuerzos ni sacrificios, el siglo XVI representa entre otros logros importantes, el ser gestor de imperios coloniales nunca antes vistos en Europa, ser el siglo de los mayores alcances marítimos y como consecuencia, la adaptación del europeo aventurero, religioso y audaz, a empresas comerciales ultramarinas.

Los siglos XV y XVI fueron los de la mayor transformación de las rutas oceánicas, no sólo va a superarse técnicas de navegación, sino que va a llevarse a cabo una "radical evolución espiritual", que va a remontar prohibiciones y dogmas religiosos impuestos a las ciencias y va a mostrar la fuerza y resistencia, de los pueblos ibéricos , para soportar los durísimos viajes a lo desconocido, sin cartas, mapas y otros medios para un desplazamiento seguro por mares y costas muy extensas, donde enfrentaron a nativos hostiles.

Los "nuevos mundos" pusieron en manos de portugueses y españoles, la posibilidad de explotación de los metales más requeridos en Europa: oro y plata pero, no menos importante fue la comercialización de materias primas y especias, de las que Europa carecía. No sólo estas riquezas les fueron propicias, también aprovecharon los nuevos mercados que se le presentaron, a los que mantuvieron atados a sus ofertas.

Tanto la conquista como la creación de los imperios coloniales, determinaron la historia de Europa. La expansión europea, conocida también como europerización del mundo, revolucionó los precios y consiguió mover el centro político y económico de Europa Mediterránea a Europa del Oeste, específicamente se centraría a comienzos del XVII, en el noroeste.

I. EL MAR ESCENARIO DE LA EXPANSIÓN

El poder naval: clave de la expansión y del comercio.

Portugal y España situadas en la Península Ibérica, se encontraban a la entrada del Mediterráneo pero de cara al Atlántico. Durante el siglo XV se inicia el bloqueo turco-mahometano de las rutas tradicionales hacia el oriente, el que paralizó la actividad comercial europea de los productos que venían de la India, China y las Molucas. El Mediterráneo oriental quedó cerrado para los mercaderes europeos. Es entonces cuando Portugal y España debieron plantearse la necesidad de llegar por su cuenta al extremo oriental. El factor económico era el gran motor del estímulo al que se sumaba el factor social para aliviar el peso de la pobreza y falta de trabajo.

La expansión portuguesa y la española utilizaron como instrumento el barco armado, impulsado por un cada vez mejor acondicionamiento del velamen y con el uso decisivo de los cañones. No había arma en el mundo árabe que pudiese equipararse a la artillería pesada cristiana, de allí que en pocos años, los portugueses lograran destrozar el poderío naval de los árabes, el que habían ejercido por muchísimos años tanto en una amplia zona del oriente africano, en el norte del mismo, como también en el Océano Indico.

Carabelas, carracas, bajeles y galeones atravesaron una y otra vez los océanos en busca de tierras y mercaderías. La ventaja europea residía en las naves de guerra, las que les dieron el predominio en los mares por casi tres siglos.

Los portugueses se contentaron con las costas, no intentaron invasiones hacia el interior de los continentes. Su reducida demografía y la extraordinaria extensión de sus posesiones, no se lo hubiera permitido. Actuaron con prudencia frente a los gobernantes locales y supieron halagarlos con presentes y utilizar sus rencillas tribales. En otras ocasiones fueron sumamente crueles. Sus bases navales y fortalezas costeras, a lo largo de Africa la India, y el este de América del Sur, prueban que el interior de los continentes quedó en manos de los nativos, salvo excepciones, generalmente debidas a la acción misionera o a la audacia de algunos aventureros europeos. Hasta el siglo XVII en América y XVIII en otros continentes, los europeos no penetraron masivamente en las tierras descubiertas.

La expansión marítima posibilitó el desarrollo de una economía articulada iniciada por portugueses y españoles. Podemos considerar que la acción expansionista europea y el manejo económico de esos territorios facilitó el camino a la revolución industrial y, como consecuencia, permitió un segundo impulso al expansionismo europeo que dominó los mercados de los nuevos territorios conquistados, les impuso su capitalismo, avasalló la producción local y los obligó a la adquisición de bienes europeos que monopolizaba según su interés económico.

La industrialización europea se impuso en las colonias, éstas fueron adquiriendo las técnicas occidentales, asimilándose lentamente al mundo cultural de sus dominadores.

Conocimientos de la ciencia náutica, aprovechados por los pueblos ibéricos.

La era de los descubrimientos la iniciaron Colón, Vasco de Gama, Magallanes y Elcano, hombres con una extraordinaria osadía para enfrentar lo desconocido y dueños de gran resistencia física que les permitió llevar a feliz término sus peligrosas travesías.

Pero esto no era suficiente, para lanzarse a mares, vientos y tierras desconocidas. La ciencia náutica fue un puntal irreemplazable. Esta se inicia en el siglo XIII, cuando Juan Sacrobusto en su Sphera Mundi (1266), expone una teoría sobre la posibilidad de la redondez de la tierra. Es sólo el primer impulso, ya que continuó éste con los adelantos de la geografía matemática y los progresos de la arquitectura naval.

A fines del siglo XIII, los entendidos admitieron que podía habitarse la zona ecuatorial de la tierra, quitando con ello un estorbo arraigado por siglos en la mentalidad cristiana que les impedía avanzar, lo que ya había sido superado por los musulmanes. De éstos tomaron los adelantos en navegación de altura y la divulgación de que siendo la tierra una esfera, el océano tiene también una superficie esférica. Juan Halifax de Holywood, monge que vivió entre 1220 y 1266, dio valor a la circunferencia terrestre, reconociendo 252,000 estadios romanos (1 estadio=184 metros).

El rabino Abraham Zacuto natural de Salamanca fue astrónomo del rey Manuel de Portugal. Escribió su "Tabla de los movimientos celestes" y "Almanaque perpetuo desde el año 1474"[1]

La Universidad de Salamanca favoreció los estudios sobre la naturaleza del tiempo y del espacio. Allí estaban Rodrigo Basurto, Núñez de la Yerva, Nebrija y el ya mencionado Zacuto. En este centro se fomentó la cultura astronómica, geográfica y el instrumental de precisión con fines de navegación.

Siendo el mar el escenario de la expansión de los pueblos europeos, ésta pudo llevarse a cabo, gracias a los adelantos en la ciencia náutica, en la tradición marinera y en la decisión emprendedora de los pueblos involucrados.

El problema de la libertad de navegación en el siglo XVI, se hizo evidente, cuando la Hansa tuvo dificultades con los ingleses y daneses por la navegación en el Mar del Norte y en el Báltico. Para evitar enfrentamientos que hicieran perder a todos sus ganancias comerciales, se convocó en Stettin el año 1570, a varios representantes de los estados comprometidos en el tráfico común, sin invitar a

1 De Ispizúa, Segundo de. *Historia de la geografía y de la cosmografía en las edades antigua y media, con relación a los grandes descubrimientos marítimos realizados en los siglos XV y XVI, por españoles y portugueses.* Madrid. 1922 Gráficas Reunidas. p. 494

Rusia. Se resolvió proclamar la libertad de navegación en los estrechos bálticos y Mar del Norte.[2]

II. La expansión de Portugal

Antecedentes marítimos portugueses

Los pueblos costeros portugueses han sido navegantes siempre, realizando un comercio de cabotaje regularmente y practicando faenas de pesca de altura en busca de grandes cetáceos en el Atlántico septentrional, actividad compartida con los grandes navegantes vascos.

Capitalistas y tripulantes genoveses fueron a establecerse a Lisboa, así como capitalistas-comerciantes alemanes, judíos e ingleses. Existían en esta capital, sucursales de poderosas casas europeas, considerando a Portugal un estado-nación cohesionado y seguro. Esos capitales estimularon aún más las ansias de viajar y de descubrir nuevas rutas de comercio.

A fines del siglo XV el resto del continente europeo atraviesa por situaciones de inestabilidad. Los turcos cada vez más amenazadores desequilibran el sureste. Hay un éxodo bizantino hacía Europa; mientras en Italia se vive el primer renacimiento.

Portugal, estimulado por la acción del entorno real, se interesó en la búsqueda del oro y del paso hacia las islas de las especias. La navegación portuguesa utilizaba los vientos alisios y corrientes marinas para viajar al sur (costa africana) y para el tornaviaje. En verano los vientos eran favorables para retornar a la península ibérica, pues soplaban de Sur a Norte y en invierno el contraflujo es de Norte a Sur, por lo tanto, era propicia para navegar hacia el sur.

Sus navegantes también podían calcular la estima, es decir la situación de sus naves, permitiéndoles viajar con relativa seguridad. Sus naves pequeñas, entre 50 y 80 toneladas, acostumbradas a sortear bajíos y arrecifes de sus irregulares costas fueron eficientes en viajes largos.

La necesidad de conseguir tierras agrícolas, ante la escasez de ellas en su país, los lanzó a buscarlas atravesando el mar. Las islas Azores, las del Cabo Verde y las Madeira fueron ocupadas por los portugueses. Esta expansión está estrechamente ligada a los intereses de los comerciantes, quienes con el dinamismo que les caracterizaba contribuyeron a fomentar los descubrimientos ultramarinos.

En la medida en que sus descubrimientos les ofrecían variadas e inesperadas riquezas avanzaban por las costas africanas. Con la complicidad efectiva de su monarquía sus avances marinos no se difundían, a fin de evitar la competencia europea.

El trigo era explotado en forma intensiva en las islas Madeira y en las Azores. También explotaron madera, algodón, tintes y goma, para la industria textil.

2 Brossard, Maurice de. *Historia Marítima del mundo.* Edimat libros. Madrid. 1974. Traducción de Miguel Angel Córdoba García. p. 359

Aportes múltiples a la expansión portuguesa.

Impulso estatal: Los monarcas portugueses no desdeñaron apoyo alguno para el éxito de las expediciones. Se rodearon de experimentados mareantes, cartógrafos y astrónomos, provenientes de Mallorca, Cataluña y Génova.

La Casa Real planificó y dirigió las empresas marítimas. Pedro y Enrique, hijos de Juan I, monitorean los viajes hacia el Africa. Enrique (El Navegante) tenía un especial interés científico por todo lo que se refería a la náutica. Invitó a matemáticos árabes y judíos para que lo asesorasen y colaborasen en la fabricación de instrumentos y confección de cartas marinas. Sagres, fue su lugar de encuentro y reflexión marinera.

Aquí Enrique acogió a los cartógrafos judíos de Mallorca quienes habían sido expulsados por la persecución religiosa de Cataluña. Fueron ellos los que crearon los primeros elementos de cartografía y de navegación oceánica. Las escuelas atlánticas de Sagres y Lisboa en el siglo XV, impulsaron las de Sevilla, la normanda de Dieppe (1536), la holandesa (1569), la vasca y debido a los descubrimientos del Extremo Oriente, a la escuela japonesa de Nagasaki (1592)

Asimismo, Alfonso V (llamado el Africano) rey entre 1438 a 1481, se apoderó de Tánger. Juan II su sucesor, ya pensaba en ir a la India cuando durante su reinado Bartolomé Díaz descubrió el Cabo de Buena Esperanza (1486). Fue durante su reinado cuando firmó con Castilla el Tratado de Tordesillas (1494), que repartía el mundo entre Castilla y Portugal.

El apogeo portugués coincide con la dinastía Avis

El poder y la gloria del imperio portugués están relacionadas con la dinastía Avis, específicamente con los gobiernos de Juan II (1481-1495), Manuel I (1495-1521), y Juan III (1521-1557).

Al asumir el trono Juan II, los viajes de los portugueses tenían fama de haber superado las hazañas de fenicios, cartagineses, griegos y romanos. Este monarca de "alma grande... con conocimientos



Carraca portuguesa: "Santa Catalina do Monte Sinai *(Portugal c. 1520)*
Galuppini, Gino, 1986. Warships of the World.

científicos... y un raro talento para conocer a los hombres "-da Costa, 2ª. Memoria.1975- se propuso completar el plan de su tío el Infante don Enrique (el Navegante) , tendente a atraer a Portugal el comercio de Africa y Asia.

En esa época los principios de Derecho Público practicados en Europa, permitían que un simple acto de descubrimiento, confería a su descubridor ciertos derechos de propiedad territorial o al menos de monopolio exclusivo de comercio.

Los avances portugueses eran señalados por grandes marcos de piedra –"padrâo"- en los que se indicaban las armas reales y un letrero en portugués y en latin en el que se mencionaba el nombre del soberano, el del comandante del navío, el año en que se descubrió, rematándose con una cruz.

Los conocimientos náuticos impulsados por el príncipe Enrique y los científicos de Sagres permitieron mejorar la arquitectura naval, aumentar las bodegas para recibir mayor cantidad de aguada y víveres para sus largas jornadas. Los cañones de grueso calibre que se instalaron en las carabelas les permitió lanzar tiros rasantes a tierra o a embarcaciones más altas.

Entre los ríos Senegal y Gambia obtuvieron mucho oro gracias a las cordiales relaciones con los soberanos del lugar, especialmente con los jalofos, mandingas, moses, fallos, etc.

En el reinado de Manuel I, llamado el Afortunado, quien gobierna en una etapa floreciente y extraordinaria, se siguió fomentando las grandes expediciones y estableció relaciones diplomáticas con Etiopía y el Congo. Su imperio se convierte en la envidia de Europa. Su marina conquistó la India y las mejores plazas costeras de Asia.

Fue época de célebres guerreros, hombres de letras, grandes navegantes y estadistas.

Alentó las ciencias y las artes, mejoró la administración pública, y también construyó asilos para favorecer a los marginados. La universidad de Coimbra se funda en 1518. Respecto a la arquitectura que hizo uso en su decoración de un exagerado empleo de espirales, vueltas, curvas y motivos navales, se le denominó "manuelina".

Se establecen fábricas particulares de armas blancas, de fuego y de pólvora. La Hacienda Real se reservó una de armas de fuego. La artillería era de bronce.

El rey dio amplios privilegios para favorecer el servicio de Marina y para mejorar la defensa del río Tajo ordenó la construcción de la Torre de Belem.

En el mes de Abril de 1500 Alvarez de Cabral, quien se dirigía a Calicut (N.O. de la India), para esquivar las calmas de Guiné (Guinea), se abrió mucho al S.O y los vientos le impulsaron a las tierras del Brasil.

Manuel I siempre preocupado en fortalecer sus posiciones y fijarlas oficialmente en mapas, contrató al florentino Américo Vespuccio. Le facilitó tres navíos con los que partió en Mayo de 1501 a reconocer las costas de Brasil.

No se escatimó gastos para enviar cada año fuertes escuadras a la India. No solo viajaban marinos y soldados, también hidalgos y caballeros. Se construyó fortalezas, se aseguraron los puertos y se establece un sistema de gobierno virreinal. Se controló, en la medida de lo posible la ruta a la India, de moros, árabes y otros interesados extranjeros.

Al enterarse que el Sultán de Egipto preparaba en Suez una armada para tomar la India, zona a la ya no tenía acceso comercial, el rey envía una escuadra en 1509, para fortalecer las posiciones portuguesas en Mascate, en Socotora, Diu, Goa y Calicut.

De las costas orientales de Africa (isla San Lorenzo y Mozambique) negoció el jengibre y el ámbar. Instalados en Ormuz (1515) contactaron con los persas, opuestos al imperio turco, recibiendo de ellos su apoyo. En 1518, se ocupó Ceilán y para 1520 el emperador recibía en Pekín " a los embajadores-mercantes portugueses"[3]

Fue en su gobierno cuando un distinguido marino portugués al servicio de España, don Fernando de Magallanes, firma con Carlos V en 1518 la escritura del contrato para descubrir una nueva ruta hacia las Molucas, sin pasar por el cabo de Buena Esperanza.

El 26 de Noviembre de 1520 atraviesa el estrecho que lleva su nombre y entra al Pacífico. En las Filipinas al enfrentarse a los indígenas, es herido de muerte. Toma el mando Juan Sebastián Elcano. El 4 de Setiembre de 1522, después de haber recorrido 14,000 leguas y haber cortado 6 veces el Ecuador, arriban a San Lucar de Barrameda.

Si bien la gloria fue de España, Magallanes, el portugués, realizó más de la mitad del periplo. Elcano era vasco, de Guipúzcoa.

En Diciembre de 1521 al fallecer el rey Manuel I asume **el trono el rey Juan III llamado "el Piadoso",** hijo de Manuel I y de María, hija de los Reyes Católicos. Continuando con la política expansionista, mandó sus escuadras hasta Japón en 1543. Aunque llegan a un mundo que no comprendían ni los entendía a ellos esto no fue óbice para que sus relaciones comerciales no prosperaran e incentivaran beneficiosos intercambios. Obtuvieron buenas ganancias con un comercio interasiático.

Fue un monarca muy devoto y su cercano contacto con la Iglesia facilitó la introducción de la Inquisición en 1536 en sus territorios. Paralelamente estimuló la colonización de Brasil. La Inquisición produjo no sólo la huida de muchos comerciantes judíos de su reino, sino la inseguridad y el temor entre los católicos. En 1554 "tomaría prestada Macao"[4] Gobernó hasta 1557.

La Universidad de Lisboa. Una institución que dio gran aporte a la expansión. El cartógrafo judío Abraham Aresques, autor del Atlas Catalán, quién trabajó en la Universidad lisboeta y en el entorno del Príncipe Enrique, alentó los

3 Brossard, *op. cit. p. 336.*
4 Idem, *p.229.*

estudios de la ciencia del mar. Otro judío español el rabino Abraham Zacuto, fue autor de importantes estudios astronómicos así como del Almanaque Perpetuo. Se desempeñó como cronista y astrólogo del rey Manuel I.

A este centro cultural va a sumarse la Universidad de Coimbra y el núcleo reunido en Sagres, conformado por experimentados pilotos, cosmógrafos, cartógrafos y otros mareantes provenientes del Mediterráneo. Recalan en Sagres, Lisboa u Oporto, comerciantes y marinos de diversas naciones, poniéndose al servicio del monarca portugués.

El capital genovés unido a la técnica portuguesa dio impulso a la construcción de naves. Los astilleros de Oporto y Lisboa, fomentaron pequeñas industrias colaterales y el comercio de la madera. En estos puertos la actividad marinera concentró mano de obra escogida venida de diferentes lugares y ansiosa de embarcarse rumbo a nuevos horizontes.

III. Portugal y su despegue.

Portugal no insistió en sus viajes hacia el oeste una vez que llegó a las islas Azores, pues la navegación a lo largo de las costas africanas le ofrecía oportunidades comerciales inmediatas, muy variadas y rentables, motivo por el que no se interesaba en buscar rutas en otra dirección.

Lo que pudo ser el libro de las fantasías de Marco Polo, y que deslumbrara a generaciones de navegantes, esta vez, en manos de portugueses tenía consistencia real. Las conquistas de las costas africanas y su posterior explotación van a convertirlos en actores de intercambios de dimensiones colosales.

Cada avance costero quedó fijado con bases comerciales y dominación local. Se establecieron relaciones con los jefes tribales evitando enfrentamientos con el propósito de que no se produjera pérdidas de vida entre los europeos. Mientras España estaba abocada en su lucha contra "los infieles", Portugal debía aprovechar de sus avances africanos.

El problema demográfico y su debilidad militar eran asuntos que encaraba este naciente imperio. Sus tripulaciones debían ser completadas con extranjeros ante la necesidad de mayor mano de obra. A las tripulaciones se les tenía prohibido el comentar, a su regreso, las distancias recorridas. Los castigos eran severos, y el celo que se tenía para conservar en secreto sus derrotas se debía a la codicia y envidia que este comercio atlántico suscitaba entre los países europeos, en especial en España, Inglaterra y Francia.

Avances náuticos portugueses. En 1441 arribaron a Cabo Blanco Nuño Tristao y Antao Gonzalves, dándose inicio a la trata de negros. Fernáo Gomes en 1469, avanzó por el golfo de Guinea, fundando el imperio portugués. Descubre minas de oro, también marfil y algalia. Allí estaba el centro de la malagueta (fruto de un árbol que se usa como especería).

Cuando en 1487 los navegantes lusitanos doblaron el Cabo Tormentoso o de la Buena Esperanza, el rey Don Juan de Portugal miró recelosamente a Europa.

Pensó que iban a arrebatarle sus posiciones africanas e impuso el secreto de las navegaciones, el "sigilo nacional sobre los descubrimientos".

Juan II sabía que la conservación de su imperio no era un privilegio, sino un esfuerzo continuo y de lucha tenaz.

Una nueva geografía económica va a generarse después de que ésta tuvo su partida de nacimiento cuando el Papa Alejandro VI firmó las bulas de 1493 y 1494, las que repartieron el mundo entre Portugal y España.

El arribo de **Vasco de Gama** a Calicut en 1498 es considerado por Romano "como una fecha tan importante como el descubrimiento de América", tomada en el sentido económico y comercial. Los portugueses logran eliminar a los intermediarios asiáticos de especias, porcelanas, sedas y joyas. Estas mercaderías empiezan a llegar a Europa en grandes cantidades, a las que se suma el palo brasil (colorante).

Alvares Cabral, quien salió después de Gama, a los pocos meses de su regreso (1500), navega hacia el sur buscando el paso definitivo. Como la navegación velera se hace en zigzag, Cabral logró ser impulsado por los vientos y tocar la costa del Brasil. Luego del reconocimiento de estilo se dirigió al oriente, hacía el Cabo de Buena Esperanza. Esta expedición abrió definitivamente el camino comercial que buscaban los reyes portugueses y lograron apoderarse del comercio exclusivo de los productos orientales. Venecia, otrora emporio comercial e intermediaria de los productos asiáticos, perdió el control de su activa economía-mundo.

La revolución que se hizo por el hallazgo de la nueva ruta, es de las más grandes que ha conocido la historia. Europa se libró así de las gabelas que debía pagar a Egipto en manos de los turcos y abarató el transporte de mercadería.

Control de las zonas ultramarinas

En 1505 zarpan de Lisboa 20 barcos portugueses bajo el mando de Francisco de Almeida. Este funda factorías en la India occidental y se impone a los pequeños reyes hindúes de Malabar y Calicut, obteniendo el título de virrey de la India que le otorga el monarca de Portugal.

En 1507 Alfonso de Albuquerque conquista Goa, arrebatándosela a los musulmanes y, al tomar Malaca rompe el monopolio mercantil árabe. Portugal puede jactarse de ser el emporio de riquezas hacia Europa. Llegó a la Malaca, puerto de cita de todos los mercaderes de oriente. Java y las Molucas eran los centros de producción de las especias; en esas islas se producía la nuez moscada que era llevada al mundo entero, y de las Molucas se obtenía todo el clavo de olor. Las costas africanas brindaron a los portugueses en el siglo XV esclavos, marfil, ébano, diamantes, cereales y pescado. Y en los dos siglos posteriores, ya establecidos en el océano Indico y en los mares de China, los lusitanos se interesaron en el salitre, cobre, seda y porcelana, entre otros productos.

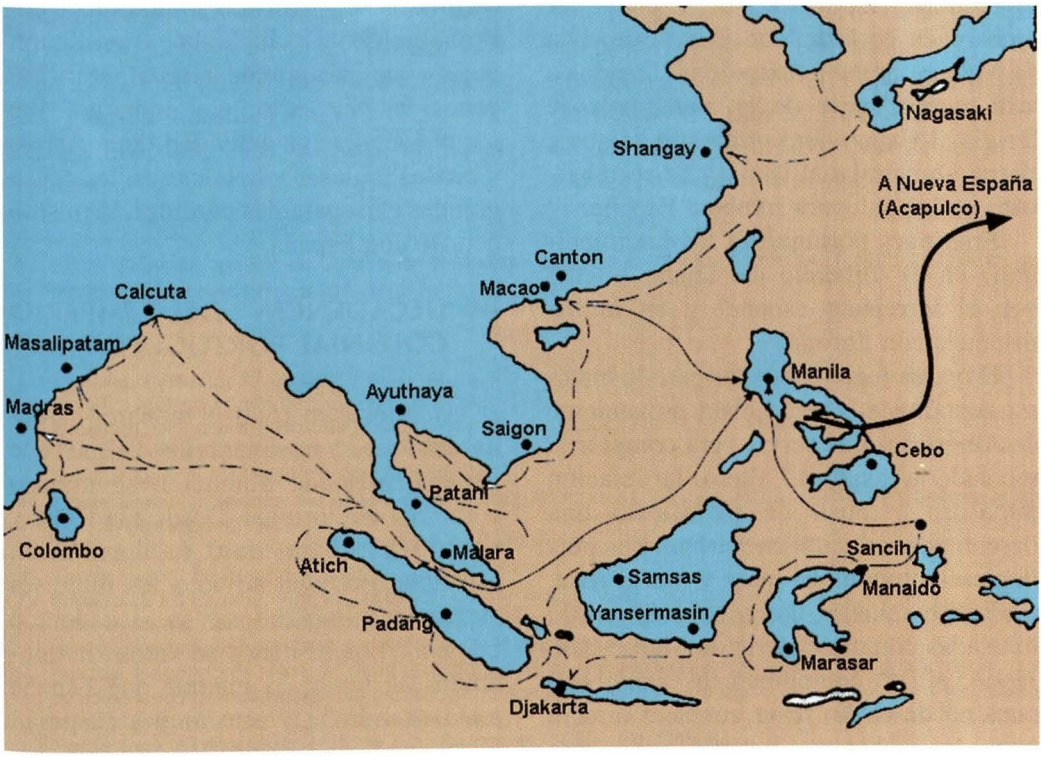
Los portugueses supieron sacar partido también de un comercio entre las regiones asiáticas manejado por ellos, ya que Japón no comerciaba directamente con China y es así como: "lle-

vando a una y otra parte, lo que les era necesario. Como: plata y cobre japonés a China, cobre japonés a la India, especias a la India, tejidos de algodón indios al sur este asiático, seda y alfombras persas a la India y Japón".[5]

El tráfico de esclavos negros.

La corona portuguesa proveía de esclavos negros a España. Portugal obtenía de sus colonias africanas el monopolio comercial de este vil comercio. Este, fue causa de constantes disputas entre ambos reinos por las ganancias que dejaba el tráfico de esclavos. La Corona española regulaba la calidad, cantidad de esclavos y lo hacía en su propio beneficio financiero, ya que cobraba impuestos por las licencias reales para traer negros a América. Estos impuestos y la reventa de las licencias por la creciente demanda, se volvieron un objeto de especulación.

Los puertos exclusivos de importación de esclavos en América eran Cartagena y Veracruz. Allí eran revendidos y distribuidos por todo el continente americano.



Rutas comerciales portugesas en los oceanos Indico y Pacífico S. XVI

5 Cipolla, Carlos. *Cañones y Velas.* p. 136.

Zona límite de su periferia económica: la organización del comercio Manila-Acapulco.

En esta ruta la navegación comercial transportaba grandes cantidades de mercaderías de diversos tipos, las que se vendían en Méjico y Perú en sumas elevadas. Estaba considerado como uno de los viajes más largos y peligrosos, pues había que atravesar dos veces el Océano Pacífico, el más extenso de los mares. Las sedas y porcelanas compradas en Cantón por los portugueses eran llevadas a Manila. Aquí se realizaba el comercio entre los lusitanos y los españoles. La mercadería adquirida por España era embarcada en el galeón anual que salía de Manila rumbo a Acapulco. Llegados a este puerto, parte de la mercadería se dirigía al Callao pero otra parte bajaba a tierra, atravesaba el istmo y se reembarcaba en los galeones rumbo a España.

Eran pues portugueses los intermediarios en el comercio del lejano oriente con el virreinato español y en última instancia con Europa.

Hay que tener presente -para la historia económica- que la plata proveniente de América y que servía para comprar la mercadería asiática, alteró la relación plata-oro y puso de manifiesto una descarnada inflación en Europa. Los portugueses procuraban plata y oro al Asia. Cada año salía un barco con 600 u 800 toneladas con mercadería de Macao para Japón, allí la compraban los japoneses, pues no deseaban tener contacto directo con los chinos, actitud que era aprovechada por los portugueses.

Otra vía explotada por éstos era la de China-Manila. Hemos señalado como vendían a los españoles, mercaderías provenientes del continente e islas asiáticas obteniendo en compensación plata proveniente en gran parte de las minas del Perú.

Para los portugueses era un negocio lucrativo. Ya que la relación del oro era cinco veces mayor que la plata en Asia, mientras que en Europa para mediados del siglo XVI la relación era casi el doble y seguía en aumento.

La revolución marítima y comercial la había conseguido hacer Portugal. Logró que las economías de Europa y Asia dependieran de su comercio y terminó de debilitar el tráfico mediterráneo. Probablemente fue la revolución económica más grande hasta el momento conocida. Su éxito, sin embargo, fue corto. La agresiva actividad de corsarios y piratas ingleses y holandeses, les causó grandes e irreparables pérdidas, lo mismo ocurrió con España.

IV. DECADENCIA DEL IMPERIO COLONIAL PORTUGUES

Al fallecer en 1580, el monarca cardenal Enrique I y no dejar hijos, Felipe II de España, nieto de Manuel I, se impuso como rey de Portugal. Desde esa fecha y por 50 años que duró la dominación española, Portugal sirvió a los intereses españoles, iniciándose su decadencia colonial. Los lusitanos se vieron involucrados en todas las guerras que España tenía en Europa y esto muy a su pesar, pues aquellos se habían llevado bien con sus vecinos continentales.

Coinciden esos años del manejo

español con la expansión rápida de ingleses y holandeses por los dominios coloniales portugueses y también por los de España. Otra actividad nefasta para ambos reinos fue la incesante actividad de piratas y corsarios.

A los gastos que ocasionaba el control del comercio con el Asia, Felipe II debe afrontar en 1588 su temeraria invasión a Inglaterra con su "Escuadra Invencible". Esta armada, casi en su totalidad, fue preparada en Lisboa y "con dinero de Portugal"[6]

El 31 de Mayo el desastre fue total. En la armada inglesa participaron, junto con los oficiales de marina, los corsarios Drake, Hawkins y Forbiher.

La decadencia española arrastra aún más a Portugal pues el monarca mantiene las guerras contra Flandes, Francia e Italia, utilizando las fuerzas militares lusitanas.

Por otra parte, ingleses y holandeses atacan y bloquean constantemente los puertos europeos y coloniales de los íberos a lo que se suma una sangría económica más y es la piratería turca y berberisca.

En 1595 Holanda, con su Compañía holandesa de las Indias Orientales, alcanza Java, luego Santo Tomé y fundan Zelanda. En 1621 fundan Batavia y consiguen manejar el comercio de las especias y otros productos de las islas de Sonda. Portugal había perdido todo. A esto se suma, cuando en 1652, los holandeses se apoderan del Cabo y forman una colonia agrícola (boers), que abastecía a sus naves en tránsito y que les produjo grandes beneficios.

Otro golpe para el imperio colonial portugués se dio en 1698, cuando los árabes de Omán los expulsan de sus posiciones en el oriente africano.

6. Costa Quintella, Ignacio de. *Anales de la Marina Portuguesa 1ª y 4a. Parte: 1481-1690.* Lisboa. M. de Marina portuguesa.1975. p.161.

BIBLIOGRAFIA

1. Braudel, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo, en época de Felipe II.* 2a. edición en español México Fondo de Cultura Económica, 1987.
2. Brossard, Maurice de. *Historia Marítima del mundo.* Edimat libros. Madrid. 1974. Traducción de Miguel Angel Córdoba García.
3. Cipolla, Carlos. *Cañones y velas.* Ariel, 1967.
4. Costa Quintella, Ignacio de. *Anales de la Marina Portuguesa 1ª y 4a. Parte: 1481-1690.* Lisboa. M. de Marina portuguesa.1975.
5. Chaunu, Piere. *La expansión europea siglos XIII-XV.* Barcelona. Ed. Labor 1972.
6. Davis, Ralph. *La Europa Atlántica. Siglo XXI.* 1976.
7. Elliot, J.H. *La España imperial. 1469-1716.* Barcelona. 1986 Vicens-Vives.
8. García, María. *Centro de Investigaciones Históricas de América Central. Naves y hombres en la navegación transpacífica. Universidad Autónoma.* México. 2001 s.p.
9. Ispizúa, Segundo de. *Historia de la geografía y de la cosmografía en las edades antigua y media, con relación a los grandes descubrimientos marítimos realizados en los siglos XV y XVI, por españoles y portugueses.* Madrid. 1922 Gráficas Reunidas.
10. Parry, John. *El descubrimiento del mar.* Barcelona. 1989 Ed. Crítica.
11. Romano, Ruggiero.*Consideraciones.* Instituto Italiano de Cultura de Lima. 1993.
12. Santiago Cruz, Francisco. *La nao de China.* Jus S.A.Méjico. 1962.
13. Trueba, Eduardo y José Llavador. "Geografía conflictiva en la expansión marítima luso-española. Siglo XVI." *Revista de Historia Naval.* Año XV, Nº58, Madrid. 1997. Instituto de Historia y Cultura Naval. 1997.