

EUROPA Y LA EXPANSION DEL MUNDO

JOHN H. PARRY
TRADUCCION AL CASTELLANO DE M. TERESA FERNANDEZ

**(RESUMEN REALIZADO POR DIEGO CANALES
fcbarcelona@netline.cl)**

INDICE

INTRODUCCION: LOS LIMITES DE LA CRISTIANDAD EN 1415	3
CAPITULO I: LOS INSTRUMENTOS DE LOS EXPLORADORES	5
CAPITULO II: LOS CRISTIANOS Y LAS ESPECIAS	10
CAPITULO III: EL NUEVO MUNDO	16
CAPITULO IV: EL IMPERIO DE LA PLATA	22
CAPITULO V: PESCADORES, EXPLORADORES Y TRAFICANTES DE ESCLAVOS	29
CAPITULO VI: LA LUCHA POR EL COMERCIO ORIENTAL	33
CAPITULO VII: LAS COLONIAS INGLESAS	38
CAPITULO VIII: LOS IMPERIOS RIVALES EN AMERICA	43
CAPITULO IX: EL VIEJO SISTEMA COLONIAL	48

CAPITULO X: EL COMERCIO Y EL DOMINIO DEL ORIENTE **53**

CAPITULO XI: LA ESCLAVITUD Y LA GUERRA POR EL COMERCIO **60**

INTRODUCCION: LOS LIMITES DE LA CRISTIANDAD EN 1415

Uno de los aspectos más notables de los últimos 200 años ha sido la influencia europea en el planeta. Por supuesto, la expansión europea no fue deliberadamente planeada, ni tampoco aceptada por los europeos, pero su influencia resultaba irresistible, a tal modo que las naciones occidentales se dedicaron durante los siglos XVIII y XIX a repartirse los despojos. Las bases del dominio europeo fueron preparadas en el siglo XV y firmemente asentadas en los 200 años siguientes. Navegantes europeos exploraron todo el globo terrestre en esos siglos, y muchas regiones despobladas fueron pobladas por europeos. ¿Cuáles fueron los motivos que indujeron a los países europeos a esta expansión en el siglo XV? ¿Cuáles fueron los recursos empleados?

El siglo XV no fue un siglo de expansión europea, sino de contracción. China era entonces el estado más poderoso y civilizado del mundo. Había sido gobernado durante la Edad Media por una dinastía tártara que dominaba no solo la China actual, sino Mongolia, Turquestán, y parte de Rusia. Esta dinastía mostró tolerancia e incluso amistad hacia el orbe cristiano. Misioneros predicaron en sus dominios y europeos visitaron su corte. Pero a mediados del siglo XIV; los Khans tártaros fueron derribados por una dinastía nativa, los Ming. El budismo y el islamismo se repartieron el mundo con excepción del cristianismo. Cesó la comunicación entre Oriente y Occidente. El sur de China, los reinos de Indochina y las islas de la India oriental, cayeron bajo la influencia del Islam. En la India, poderosos estados hindúes fueron absorbidos por los musulmanes. Las comunidades musulmanas del Cercano Oriente habían caído bajo la influencia de los otomanos, fanáticos guerreros que estaban por conquistar Bizancio. A principios del siglo siguiente conquistaron Siria y Egipto y luego presionarían en los Balcanes. El Islam fue la colectividad más expansiva del siglo XV.

Las rivalidades militares y religiosas entre cristianos y musulmanes fueron constantes durante la Edad Media. Desde el siglo VIII, los musulmanes dominaron no solo todo el norte de Africa, sino también Portugal, España y Sicilia. Este contacto con los árabes fue parte del desarrollo europeo. La ciencia y la erudición griega llegaron a Europa a través de traducciones árabes. Sin embargo, nunca hubo fusión de ambas culturas. El límite entre musulmanes y cristianos estaba trazado y su relación normal era la guerra. Esta relación llegó a ser normal y habitual, tanto que más parecía un torneo caballeresco, pero siempre se presentaba algún hecho o cambio en la política, para reavivar el enfrentamiento. Por un lado, los musulmanes se veían reforzados por olas de guerreros del Asia Central, que mantuvieron las fronteras de la cristiandad en temor intermitente. Las aristocracias de la Europa Occidental trataron repetidamente mediante las Cruzadas de defender sus territorios y reconquistar el terreno perdido.

La Guerra Santa tuvo éxito al reconquistar todos los territorios del sur de Europa que antiguamente habían sido latinos. Fuera de Europa, las cruzadas

hicieron poco daño al Islam. La mezcla de motivos – las naciones europeas no entraron en las cruzadas como estados organizados – contribuyó a su desunión. Ningún país europeo era capaz de administrar posesiones lejanas. Solo los órdenes militares tenían esa capacidad, pero no poseían recursos. Las conquistas de los cruzados se desintegraron por sí mismos.

La antipatía entre los latinos y los griegos debilitó el movimiento de los cruzados y lo desvió de su objetivo principal: la conquista de Jerusalén. La cuarta cruzada asestó un golpe fatal al Imperio Bizantino. Los venecianos se vieron beneficiados al convertirse en la potencia más importante de la economía europea. Con ello, los cruzados tuvieron que ponerse a la defensiva ante los otomanos. No fueron los esfuerzos europeos, sino los triunfos más al Este de un conquistador rival – Timur – los que detuvieron el avance del sultán turco Bayazid y dieron a Europa un corto respiro a fines del siglo XIV y principios del XV. La caída de Constantinopla y los Balcanes era una cuestión simplemente de tiempo.

A pesar de los fracasos, la idea de la Cruzada persistió en todos los países de Europa que estaban en contacto con los musulmanes. En ninguna parte fue esto tan evidente como en Portugal, donde una cruzada logró su independencia, y en España, donde la cruzada seguía. El fracaso de las Cruzadas en Oriente dio lugar a intentos por encontrar medios con los cuales atacar al poder musulmán en otras zonas. Eran corrientes las historias de poderosos, aunque olvidados príncipes cristianos en Africa y Asia. Si era posible establecer comunicaciones por alguna parte fuera del control turco, entonces el comercio oriental podía ser derivado a manos cristianas.

La guerra y el comercio marcharon juntos en las últimas cruzadas. Portugal tenía una gran costa, una población considerable de pescadores y marinos y una clase comercial muy emancipada de la injerencia feudal. Los portugueses deseaban pasar a un comercio lucrativo de oro, esclavos y especias. El primer objetivo fue el noroeste de Africa, con una gran y próspera colectividad musulmana. Las operaciones se iniciaron con un ataque por mar a Ceuta en 1415.

La expedición a Ceuta fue una verdadera cruzada. Fue planeada por el rey Juan I con el objeto de asestar un golpe a los moros saqueando uno de sus principales puertos y para que los hijos de Juan ganasen sus espuelas de caballería en una verdadera batalla. La operación fue un brillante triunfo. Su gran importancia radica en que, en vez de arrasar Ceuta, la retuvieron con una guarnición portuguesa. Un Estado europeo, como tal, defendía y administraba una posesión ultramarina en territorio árabe. Ceuta podía ser una base para el avance en Marruecos o para el ataque a Gibraltar; el incentivo para iniciar la exploración y el comercio con Africa. Con la toma de Ceuta, el movimiento cruzado pasaba de la fase medieval a la moderna: una lucha para llevar la fe cristiana y las armas y el comercio europeos alrededor del mundo.

La figura más sobresaliente en estas primeras etapas de la expansión ultramarina portuguesa fue el príncipe Enrique de Portugal (apodado “el

Navegante” por los historiadores ingleses). Estuvo íntimamente ligado con la cruzada en sus dos formas: la guerra en el Mediterráneo contra los turcos y la mundial para cercar al Islam. Su carácter multifacético resumió lo mejor de lo antiguo y lo moderno en los tiempos mutables en que vivió. Fue retraído y hombre de negocios; ascético y anfitrión generoso; un católico piadoso y un mecenas del saber y la ciencia. El principio de la expansión europea por mar no fue una ruptura con el pasado, sino el resultado natural del proceso iniciado con las cruzadas.

CAPITULO I: LOS INSTRUMENTOS DE LOS EXPLORADORES

CARTAS: Por supuesto que el fervor de cruzada no es lo único que debemos tomar en cuenta. Hay que tomar en cuenta ciertos factores técnicos y comerciales, que contribuyeron al despegue portugués en el siglo XV. Debemos conocerlos.

Una de las características más obvias de la civilización europea es su preocupación por los problemas técnicos y su dominio de la creación mecánica. La capacidad de aplicar la teoría a la práctica ha sido factores principales en la extensión de la influencia europea por todo el mundo. El conocimiento de la época, resultado de los descubrimientos del saber clásico, fue muy rápidamente aplicado a fines prácticos.

Tres ramas de la técnica resultaron útiles en la expansión ultramarina. Una fue el estudio geográfico y su aplicación a los problemas de la navegación. Otra fue la construcción de barcos y la pericia en su manejo. Y por último, el mejoramiento de las armas de fuego y la artillería naval. Al menos en las dos primeras ramas técnicas, los europeos adoptaron el conocimiento clásico u oriental, pero lo aplicaron de una manera insospechada.

Fue aceptado por la gente instruida del siglo XV que la tierra era redonda. Este conocimiento tenía su origen en los antiguos. El mundo griego produjo una completa escuela de matemáticos y cosmógrafos. Eratóstenes había calculado la circunferencia de la Tierra, mientras que Estrabón y el mismo dejaron descripciones de los continentes que conocían. Sin embargo, la verdadera culminación de la geografía antigua fue el trabajo de Ptolomeo, que escribió el 130 d.C., en la época de mayor extensión del imperio romano.

Los herederos de los griegos en geografía fueron los árabes, que prefirieron las obras de Ptolomeo por ser más completas y simétricas. Enriquecieron poco el conocimiento geográfico por exploración ya que sus viajes se hacían por territorios conocidos por los antiguos. Creyeron que el Atlántico no era navegable y tuvieron un profundo temor al “verde mar tenebroso”. También fue contribución de los árabes una curiosa teoría del centro hipotético del mundo y la colocación de los continentes alrededor de él. Una mezcla del “Almagesto” (la obra de Ptolomeo) y la teoría árabe, proporcionó las bases del estudio académico de la geografía en la Europa medieval.

Sobre esta base, escritores escolásticos europeos, desde Roger Bacon a Pierre d'Ailly, compusieron tratados sistemáticos que incluyen referencias bíblicas, leyendas y relatos de viajeros. La obra de mayor influjo fue el "Imago Mundi" del cardenal Pierre d'Ailly, de inmensa erudición, pero completamente ajena a la realidad náutica.

El "Imago Mundi" fue escrito en 1410, y ese mismo año salía a la luz la "Geografía" de Ptolomeo, en latín. No fue, sin embargo un estímulo para el desarrollo de la geografía, pues esta obra contenía serios errores. El mapamundi de Ptolomeo representaba bien el Imperio Romano y los países adyacentes, pero para llenar el vacío usó su propia imaginación. Inventó un vasto continente meridional, unido a África por un extremo y por el otro a China, haciendo al Indico un mar interior, y que todo el hemisferio sur no era navegable a causa del calor. Esta obra ejerció una gran influencia hasta que los descubrimientos demostraron que Ptolomeo estaba equivocado.

Entonces, aun la mejor geografía académica de principios del siglo XV tenía poco que ver con la experiencia de los navegantes prácticos. En cuanto los marinos conocieron la "Geografía", constituyó una paralización total de los viajes por mar, y los mapamundis basados en esta obra fueron completamente inservibles para la navegación oceánica.

Sin embargo, los marinos del siglo XV no navegaron sin cartas. Desde el siglo XIII había existido en los puertos de Italia y Cataluña una escuela de hidrógrafos profesionales que dibujaban "portolani" (castas dibujadas sobre la base de la experiencia náutica y que poco tenían que ver con la ciencia académica). Consistieron en esbozos a pulso claros y exactos de las líneas de costa con indicaciones de promontorios, ríos y bahías. Los últimos "portolani" tenían la rosa de los vientos y estaban cruzadas por una red de rumbos o loxodromías que servían para mostrar la ruta de un lugar a otro. La mayoría mostraban el Mediterráneo y el Mar Negro, pero algunas se extendían hasta Europa septentrional e incluso abarcaban una parte de África. Estaban dibujados conforme a una escala de distancias apropiada, pero no a una proyección conveniente. Por ello solo servían para travesías cortas o para la navegación a estima, pero no para fijar la posición de un buque en alta mar.

Cuando los portugueses empezaron a navegar hacia el Sur, se inició el dibujo de "portolani" de la costa africana y fue necesario tener una escala de referencia que sirviese para señalar los rasgos de la costa una vez descubiertos. La latitud sólo podía ser medida por observación celeste, y en la Europa de principios del siglo XV la astronomía era dominio exclusivo de los doctos. Para el navegante práctico era todavía un libro cerrado en idioma desconocido.

Los europeos instruidos recibieron su conocimiento astronómico a través de los judíos portugueses e italianos, intermediarios naturales entre la Cristiandad y el Islam. El fin de los árabes al estudiar las estrellas fue la astronomía y para el objeto que perseguían se fiaron del "Almagesto" de Ptolomeo y de las obras de los

primeros astrónomos hindúes, las cuales completaron mediante una observación concienzuda hecha por varios siglos. Identificaron y estudiaron el movimiento de muchas estrellas respecto de la Tierra. Los marinos árabes normalmente navegaban orientándose por las estrellas, pero tal sistema solo es seguro en latitudes donde la regularidad de los vientos estacionales hace posible navegar grandes distancias. Además, los marinos árabes del siglo XV poseían métodos rudimentarios para observar la altitud de los cuerpos celestes como ayuda en la determinación de la posición. Para resolver problemas más difíciles que los presentados a los navegantes árabes, los portugueses requirieron más apoyo de los hombres de ciencia. Para ello, el príncipe Enrique y sus sucesores reunieron a los sabios y navegantes de Europa.

La estrella más fácil utilizada en la navegación es la estrella Polar, porque siempre está alineada a pocos grados del eje terrestre. La altitud de la estrella Polar da la latitud del observador. Sin embargo, al continuar la exploración hacia el Ecuador, la estrella Polar se perdía completamente de vista. Esta dificultad fue un serio problema hasta que en 1484, un grupo de astrónomos consultado por Juan II demostró que la latitud podía ser calculada por la observación de la altura del sol al mediodía. El estudio árabe demostró su utilidad aquí, también a través de los judíos. Un almanaque árabe compilado por un judío portugués (Abraham Zacuto, profesor de astronomía en Salamanca expulsado) fue traducido al portugués por la Junta de Juan II, con el título de "O Regimento do Astrolabio". Este manual fue un gran adelanto en la navegación práctica.

En resumen, a principios del siglo XV, el navegante no podía encontrar su posición una vez alejado de la tierra, y por lo tanto tenía especial cuidado en no alejarse de esta. En cambio, a fines del siglo, un navegante podía hallar su latitud apoyándose en cartas geográficas y cálculos matemáticos. Así se dispuso gran parte del terror del navegante al mar abierto. Así se vio en el viaje de Vasco da Gama a la India.

Sin embargo, es erróneo suponer que a fines del siglo la observación celeste era común entre los navegantes. Por el contrario, esto era raro y cuando tenía éxito era registrado con orgullo en los diarios de viaje.

Sobre los instrumentos, los barcos europeos llevaban brújula por lo menos desde el siglo XIII, y la brújula se había modernizado al punto que la conocemos hoy. Con este instrumento, el navegante podía gobernar su barco, pero la velocidad fue una gran incógnita. La forma más primitiva fue el atar un trozo de madera amarrado a una cuerda larga con nudos a intervalos regulares. Sin embargo, esta corredera "tarugo" procede de principios del siglo XV, cuando el navegante estudiaba la marcha a lo largo de trechos conocidos de costa, y así calculaba su velocidad basándose en la observación de trozos de madera u otros objetos flotantes. Para la estima, empleaba un pergamino donde hacía agujeros en la carta con el compás. Por falta de escuadra, alineaba su regla con la línea más cercana y conveniente con su carta.

Para la navegación celeste el requisito principal era un instrumento para medir la altura de los cuerpos celestes. Este fue el astrolabio, un disco dividido en grados con un indicador sujeto en el centro. Los exploradores portugueses, sin embargo, debido a la dificultad de tomar mediciones en alta mar, se desplazaban a la costa y colgaban sus astrolabios en trípodes en la playa. De esa manera se obtenían medidas con sorprendente exactitud.

Para hacer observaciones en el mar, en el siglo XV se creó un cuadrante rudimentario, que funcionaba conforme a un principio semejante al del astrolabio. Colón, en su primer viaje, trajo ambos consigo: un astrolabio y un cuadrante.

BARCOS: A principios del siglo XV, el comercio marítimo europeo fue hecho en barcos inferiores en trazado y construcción a los de Oriente, pero a fines del siglo XVI los mejores barcos europeos eran los mejores del mundo. Tanto en la navegación como en el diseño de sus buques, los europeos tomaron prestado e imitaron primero, y luego desarrollaron y mejoraron lo recibido hasta dejarlo irreconocible.

Las mercaderías europeas del siglo XV fueron transportadas en galeras. En el Mediterráneo fueron preferidos los buques de remo por su seguridad y por no depender del viento. Las galeras fueron evidentemente inapropiadas para la exploración o para cualquier empresa en mares profundo, y para el comercio en aguas más agitadas, los países europeos tenían hacia 1400 considerable cantidad de buques que usaban remos. Algunos de estos barcos eran sumamente anchos y pesados, y de muy vasta manga. En caso de guerra el peso era aumentado con "castillos" salientes de combate a popa y a proa para alojar a los ballesteros y la artillería ligera de la época y para facilitar el abordaje.

El barco europeo de alrededor de 1400 llevaba casi siempre aparejo de cruz y las limitaciones de este aparejo acentuaban la tosquedad del casco. El barco, sin viento de popa, tendía a derivar demasiado y un viento de proa le impedía salir de puerto. Sin embargo, tenía como gran ventaja que la superficie velera total de un buque tuviera muchas divisiones. Por ello, dicho aparejo demostró ser muy útil para grandes barcos.

En general, el buque de vela de la Europa Occidental era todavía tosco y primitivo. Era totalmente inadecuado para seguir las sinuosidades de costas desconocidas, explorar estuarios o desafiar los peligros de los bajos, las costas de sotavento o los vientos de proa. Los portugueses, para sus exploraciones, prefirieron la carabela de vela latina, donde los árabes también fueron sus maestros.

El comercio en mar abierto en el Indico, desde Suez a Malabar, fue en el siglo XV casi un monopolio árabe. En el siglo XV todos los barcos árabes fueron posiblemente de extremos iguales y sus tablones fueron cosidos a la estructura con fibras de bonote. Los rasgos del diseño son completamente árabes.

Tanto en el diseño del aparejo como del casco, los barcos árabes han cambiado probablemente poco desde el siglo XV. La vela latina es la contribución especial de los árabes al desenvolvimiento de la marina mundial. Es también un aparejo muy eficiente y útil. Las cualidades de cualquier vela cuando recibe viento favorable dependen, en gran parte, de que tenga el borde principal tan largo y tenso como sea posible.

El aparejo latino árabe tiene dos graves inconvenientes: la dificultad para virar de bordo, ya que la verga tiene que ser trasladada hasta el tope, lo cual es una maniobra muy complicada y difícil. El otro es el tamaño y peso de la arboladura. El diseño de la vela es de tal naturaleza que solo una vela puede ser colocada en cada mástil. A pesar de estos inconvenientes, los buques árabes en general son fáciles de manejar, seguros y marineros, y los usados en la travesía del Océano Indico en el siglo XV estaban mucho mejor diseñados que cualquier barco europeo de la época.

El aparejo latino y los conocimientos árabes sobre el diseño del casco se extendieron al Mediterráneo a consecuencia de las expansiones musulmanas, y fueron sin duda estudiados e imitados por los portugueses durante su contienda con los moros del norte de Africa. Sin embargo, los buques portugueses conservaron los métodos europeos de construcción de casco y ligazón.

No obstante, los portugueses, no se contentaron con el aparejo latino tal cual lo encontraron. La carabela se desarrolló constantemente a lo largo del siglo XV, a medida que los largos viajes de exploración mostraron sus defectos. La dificultad de virar de bordo fue vencida acortando las vergas, colocándolas más verticales y ajustándolas más apretadamente a los mástiles. Ello hizo innecesario trasladar la verga hasta el tope en el viaje. La pérdida de superficie velera fue compensada con la instalación de un palo de mesana, dando así a la carabela tres mástiles en lugar de dos.

Sin embargo, el número de mástiles tenía un límite, y cuando los navegantes portugueses se comenzaron a alejar de su patria, comenzaron a encontrar sus carabelas demasiado pequeñas para sus necesidades. Hacia fines del siglo XV los diseñadores de barcos de Portugal y España encontraron una solución al combinar en una nave las ventajas del aparejo de cruz europeo con las del latino – oriental.

La combinación de los aparejos de cruz y latino en una embarcación fue un acontecimiento de suma importancia en la historia de la navegación europea. A principios del siglo XVI los barcos de toda Europa estaban provistos normalmente de una o más velas latinas.

La presencia de los aparejos combinados hizo posible que los viajes de exploración hacia el Africa fuesen hechos por poderosas flotas de exploración que comprendían tanto barcos como carabelas, y a veces, estas últimas funcionaban como escoltas de los grandes barcos cargueros.

En síntesis, las carabelas españolas y portuguesas del siglo XVI eran fuertes, fáciles de manejar y marineras. Sin embargo, eran bastante incómodas. No tenían sitio para dormir, salvo para los oficiales en la popa. La tripulación debía arreglárselas para dormir como encontrarse. La cocina se hacía en un hornillo en la proa.

La flota de Colón en su primer viaje transportó 90 hombres, y quizá 40 en la "Santa María". La tripulación parece haber trabajado de acuerdo al sistema de dos guardias. En esta época, los barcos que se dedicaban a la guerra naval llevaban frecuentemente un capitán de mar que dirigía el barco y un piloto que gobernaba este. El desarrollo de la artillería naval hizo desaparecer los soldados con mando naval.

ARMAS: Los combates navales a fines de la Edad Media se caracterizaban en colocarse al costado y abordar los barcos enemigos. Las galeras iban a veces provistas de espolones, que sin embargo no causaron mucho daño. En los siglos XV y XVI los castillos y torres de proa estaban guarnecidas por soldados especializados en combate.

Es difícil decir quien introdujo la artillería naval. Probablemente fueron los venecianos los primeros en usarla en el siglo XIV, en sus incesantes guerras con Génova. Reforzaban la acción de los ballesteros y arcabuceros al intentar eliminar al enemigo de la cubierta superior. A fines del siglo XV, se abrieron cañoneras en las bordas para que se pudiesen disparar cañonazos. Esta práctica se extendió pronto por otras naciones europeas. A comienzos del siglo XVI los constructores de buques dieron con la idea de montar los cañones entre puentes y perforar con troneras los lados del barco. Los cañones fueron luego provistos de cuñas para levantarlos y aparejos para apuntalarlos.

El desenvolvimiento del fuego por los costados no solo influyó en las tácticas navales, sino en la construcción de los buques, que se hicieron mas pesados. Cuando dos de tales barcos se encontraban uno al lado del otro, sus bordas estaban tan alejadas que era sumamente difícil el abordaje.

Los portugueses parecen ser los primeros en aceptar al cañón como principal arma en la lucha naval y en utilizar cañones en la guerra.

CAPITULO II: LOS CRISTIANOS Y LAS ESPECIAS

LOS CRUZADOS Y EL MAR: La toma de Ceuta dio a los portugueses información sobre Africa que no era asequible a otros europeos. Probablemente se enteraron de las caravanas que cruzaban el desierto hacia Timbuctú y regresaban con marfil y oro procedentes de la cuenca del Níger, de los grandes estuarios del Senegal y del Níger, que podían ser, o estrechos hacia el Indico, o ríos nacientes en la montaña de la Luna, la legendaria cuenca del Nilo.

En 1419, el príncipe Enrique aceptó el cargo de gobernador de Algarve, la provincia sureña de Portugal. Se retiró de la corte (no se casó) y empezó a levantar su residencia en Sagres, donde mantuvo su pequeña corte, de hombres de mar e interesados en la exploración marítima. Muchos especialistas en la navegación (casi todos italianos) fueron invitados a Sagres, para trabajar a expensas y bajo la dirección de Enrique. En 1420, empezó a enviar desde Lagos, una serie de expediciones pequeñas a explorar la costa occidental de África y explorar el camino de la India.

Los productos de la India eran conocidos para los europeos. Según la "Cronica do A Tomada da Ceuta" (Azurara), Enrique estaba enterado de las posibilidades de una ruta al Oriente, y anhelaba convertir la India al cristianismo. Además, deseaba aliarse con el reino del "Preste Juan". La base sobre la que descansaba esta leyenda, era, sin duda, el legendario imperio de Abisinia (Etiopía) encerrado entre los musulmanes. Si este reino pudiese ser encontrado por los portugueses, los musulmanes del norte de África estarían rodeados por una poderosa liga de príncipes cristianos. Si resultaba imposible navegar alrededor de África, los portugueses podían encontrar un río o estrecho que los llevase al interior, muy cerca del nacimiento del Nilo. En el peor de los casos, se sabía de caravanas que comerciaban en la franja oriental del desierto del Sahara, y si se iba a estos territorios, se podía establecer un lucrativo comercio con los jefes de estas tribus.

El progreso en los primeros años fue sumamente lento. Recién en 1434 un barco europeo se aventuró más allá del cabo Bojador, que era un obstáculo formidable. Los navegantes se detenían también por el viejo terror a que el mar estuviese hirviendo o que el sol tropical los volviese negros. Finalmente, Gil Eannes dobeó el Cabo Bojador y la navegación continuó a un ritmo mucho más rápido.

El escepticismo de quienes no creían en el provecho de las expediciones al África, fue el siguiente obstáculo a vencer. En 1441, una carabela trajo de la costa sur del cabo Bojador oro en polvo y algunos negros. Hasta 1446, habían llegado casi 1000 esclavos capturados o comprados entre el cabo Bojador y el Branco (alcanzado en 1442). Los esclavos eran bien tratados e instruidos en la fe cristiana. El comercio de esclavos fue tan lucrativo que el príncipe Enrique ordenó en 1448 la construcción de un fuerte y depósito de esclavos en Arguim.

Cuando el príncipe vio el lucrativo valor comercial, obtuvo de su hermano (el rey) el derecho exclusivo de visita y comercio con Guinea. Al mismo tiempo, obtuvo de varios papas indulgencias plenarias para todos los que participasen en las expediciones. Además, le fue confirmado el monopolio de la conversión de los negros africanos. Esta costumbre produciría luego graves problemas, cuando España y otros países entrasen en carrera. El príncipe Enrique pudo entonces apartar a los portugueses de los asuntos europeos y ocuparlos en estas tareas. Además ayudó financieramente a mercaderes portugueses y extranjeros. La

política portuguesa referente a los descubrimientos fue secreta y este secreto fue guardado aún con mas celo, luego de la muerte de Enrique.

Enrique murió en 1460. De las muchas contribuciones a su obra, dos son sobresalientes. La “Cronica do a Descobrimiento e Conquista da Guiné” (Azurara) es un homenaje, pero sincero y conveniente. La otra es indirecta, el mapamundi de Fra Mauro, dibujado en Venecia por encargo del sobrino de Enrique (Alfonso V).

EL CABO DE LAS TORMENTAS: Enrique tuvo la ayuda de su hermano, Pedro, en sus ideas. Sin embargo, Pedro murió en 1449, y el ritmo de las expediciones decayó, y tras la muerte de Enrique los viajes quedaron paralizados hasta 1470. La siguiente fecha importante es 1471, cuando Fernando Poo descubrió la desembocadura del Níger y el definido curso meridional de Africa un poco al norte del Ecuador. En 1475, estalló la guerra con España, donde Portugal fue derrotada e Isabel confirmada como reina de Castilla. El tratado de Alcaçovas de 1479 confirmó a Portugal el monopolio del comercio y de las costas africanas, además de la posesión de todas las islas conocidas del Atlántico, excepto las Canarias que continuaban en poder de España.

En 1481 moría Alfonso V y le sucedía Juan II. Una de sus primeras medidas fue el autorizar el hundimiento o la captura de navíos extranjeros sorprendidos en la costa de Guinea. Toda la tripulación debía ser arrojada a los tiburones. En 1482, Juan construyó un fuerte en Elmina (Benin). Esta ciudad se convirtió en capital marítima y comercial de los descubrimientos africanos, y en centro de un floreciente mercado de marfil, especias y esclavos.

Careciendo de la paciencia de Enrique, Juan logro rápidos resultados en la exploración de Africa. En 1483, Diego Cao llegó a la desembocadura del Congo y lo exploró. En 1486, llegó hasta el cabo Cross. En 1487, Bartolomé Díaz salió a buscar el extremo meridional de Africa.

Se sabe muy poco de Díaz. Quizá fue un hombre de origen muy humilde, pero un navegante muy capaz, ya que Vasco da Gama pudo guiarse por sus indicaciones, además de que Vasco da Gama pudo seguir su experiencia.

La hazaña de Díaz fue algo mas que una mera continuación de la navegación meridional de Africa. La punta más sureña es el cabo Agulhas. Entre el cabo de Buena Esperanza y el Agulhas se encuentra la bahía False y un trecho de costa con una navegación difícil. Pero Díaz era un navegante hábil. A la altura de la bahía Walfish, un fuerte viento cogió a sus buques y los empujó al sur durante 13 días. Cuando moderó el viento, Díaz viró a la izquierda para ganar de nuevo la costa occidental de Africa, pero ya había pasado el cabo sin saberlo, y recaló en la bahía Mossel, en el Indico. Los hombres de Díaz se habían amotinado y sus carabelas no tenían suficientes provisiones para lanzarse a lo desconocido. Había dejado su navío – almacén en la bahía de Walfish y decidió ir a buscarlo. Fue entonces cuando Díaz vio por primera vez el cabo que estaba buscando. Lo

llamó Cabo de las Tormentas, pero el rey lo rebautizó como cabo de Buena Esperanza.

El camino a India parecía abierto, pero los viajes a la India no serían emprendidos por los europeos sin la debida reflexión. Para colmo, en 1493, las carabelas de Colón regresaban – según la tripulación – de la parte más oriental de Asia. Si Colón estaba en lo cierto, la India habría caído en manos españolas y habría guerra inevitablemente. Entonces hubo largas y ásperas negociaciones, que llevaron al zarpe de una flota a la India en 1497.

La flota de Vasco da Gama iba no solo a explorar, sino también a comerciar. Para evitar tropezar con las zonas de comercio, da Gama se mantuvo lejos de la costa, evitando así la región ecuatorial, y realizando la travesía mas larga hecha hasta entonces por un barco europeo en alta mar.

Da Gama tocó en varios lugares de la costa oriental para abastecerse de agua, y en Malindi recogió a un piloto musulmán, Ibn Majid. Con la ayuda de Ibn Majid, navegó hasta Calcuta, uno de los más importantes puertos de especias de la costa Malabar. A pesar de la oposición de los árabes, da Gama logró recoger pimienta y canela. Empezaba la historia de la intriga europea con los príncipes de la India.

EL COMERCIO DE ESPECIAS: En esta época, las comunidades agrarias europeas padecían un déficit crónico de forraje invernal para el ganado. Gran cantidad de bestias debían ser sacrificadas cada otoño, y su carne conservada para el consumo invernal. De ahí la constante demanda de especias. La sal era el conservador más común y barato, y mucha de la provisión de sal de la Europa occidental venía de Portugal. Aparte de la sal, todas las especias se producían en los países tropicales (pimienta, nuez moscada, canela, jengibre, clavo). Es conveniente añadir algunos productos que venían por las mismas rutas: seda china, tela de algodón hindú, ruibarbo de China, y piedras preciosas.

El desarrollo del mercado de especias en el siglo XV estuvo muy ligado a la expansión del Islam hacia el occidente y oriente, a expensas de cristianos e hindúes. Los otomanos presionaban a Europa oriental, mientras que otros pueblos de Asia central presionaban en India. Unas cuantas dinastías musulmanas se habían establecido en Delhi, y los musulmanes gobernaban hasta Goa. En el sur, únicamente sobrevivía el rico reino hindú de Vijayangar. Al mismo tiempo, el Islam se extendía por mar. En cualquier sitio de Oriente, los musulmanes se adelantaban a los europeos, y hacia 1500 los musulmanes controlaban el mercado de especias.

En la Edad Media, el comercio entre Oriente y Occidente se efectuaba en su mayor parte a través de Asia, pero las actividades de los turcos redujeron considerablemente la importancia de esta ruta. En su extremo oriental, el comercio era manejado con los chinos, que recogían las especias de las Indias Orientales y las llevaban al puerto de Malaca. De Malaca a la India, el comercio estaba en

manos de los musulmanes. En la India, los cargamentos eran vendidos en los puertos de especias de la costa Malabar, y más al norte, en los puertos de Gujarat. La población de estos puertos era predominantemente hindú, pero estaba bajo el mando de soberanos musulmanes. Las casas mercantiles de Arabia, Egipto y Africa Oriental tenían depósitos y comisionistas, pagando a los gobernantes locales por el privilegio. El costo del comercio era enorme, pero también lo era la ganancia.

Hasta antes de la llegada de los portugueses a la India, el Lejano Oriente conocía a los europeos principalmente por los relatos de los misioneros franciscanos del siglo XIII, que habían visitado a los khans tártaros, y por el famoso viajero Marco Polo. Por ello, Juan II no desdeñó las posibilidades de exploración por tierra como medio de establecer contactos preliminares. En la primera década del siglo XIV fueron enviados algunos embajadores para averiguar lo que supiesen acerca de la India, y en lo posible, establecer relaciones con el reino del "Preste Juan". El más afortunado de estos viajeros fue Pedro de Covilha que salió en 1487. Como hablaba árabe, pudo seguir la ruta del Cairo a Adén, donde tomó un dou (barco) árabe para ir a Calcuta, y reconoció los puertos de la costa Malabar. En 1495, entonces, da Gama sabía lo que iba a buscar y cuando regresó, en 1499, el gobierno portugués tenía preparado un minucioso plan para el comercio organizado, bajo supervisión real.

En 1500 zarpó una flota al mando de Pedro Álvares Cabral, que estableció una factoría en el puerto de Cochín, costa abajo del de Calcuta. La tercera flota a la India, zarpó en 1502, constituida por 14 barcos. Con ella, da Gama realizó un fuerte bombardeo a Calcuta y ganó la primera batalla naval por el control de Oriente. La flota árabe era mucho más atrasada que la portuguesa y fue aniquilada.

Estos viajes a la India demostraron que una flota portuguesa, si estaba bien armada y dirigida, podía derrotar a cualquier flota asiática en mar abierto. Otra prueba fue la victoria de Almeida, primer virrey portugués, sobre las fuerzas aliadas de Egipto y Gujarat en 1509. Sin embargo, los portugueses no podían competir con los árabes ni contar con la buena voluntad de los rajas hindúes locales. Era necesario destruir el comercio árabe en el mar, y esta tarea se le encomendó al jefe naval más competente de la época, Alfonso de Albuquerque.

LAS INDIAS PORTUGUESAS: El plan portugués en el Oriente nunca fue de simple competencia mercantil. Desde un principio, la relación entre árabes y portugueses fue la guerra, enconada por las circunstancias de odio racial y religioso.

Cuando Albuquerque fue por primera vez a la India, en 1503, las colonias portuguesas consistían solamente en almacenes donde los factores reales y los agentes de las casas comerciales de Lisboa se dedicaban al regateo de las especias en la suciedad de las ferias próximas al agua. Cada año o cada 3 años, zarpaban de Lisboa flotas armadas para recoger los cargamentos de especias.

Para convertir esta posición en un imperio cristiano duradero, los portugueses necesitaban una flota y una base en el Índico, con reservas de marineros, además, necesitaban fuertes, defendidos por una escuadra de barcos. Este fue el plan que Albuquerque propuso al gobierno portugués en 1509.

La base elegida fue Goa, una ciudad con un puerto abrigado y uno de los centros de la industria constructora de barcos de la costa Malabar. Los estrechos que la rodean son poco profundos y podían ser forzados por la caballería hindú. La flota de Albuquerque, navegando frente a Goa, podía privar a sus enemigos de esta arma esencial y podía limitar el suministro de caballos a príncipes amigos de los portugueses.

Goa cayó en 1510. Antes de su caída, Albuquerque había establecido ya dos fuertes cerca de la costa árabe. Uno se hallaba en la isla de Socotora, y estaba destinado como base para las correrías por el mar Rojo, y para interceptar los cargamentos de especias que se enviaban a Jeddah y Suez. La otra fortaleza árabe estaba situada en Ormuz, una isla situada a la salida del Golfo Pérsico.

Establecidos en Ormuz y Socotora, los portugueses dominaban los extremos occidentales de las rutas comerciales árabes. Con una base principal en Goa y otras pequeñas tendidas a lo largo de la costa Malabar, podían encontrar el comercio de la costa occidental de la India, y extenderse a Ceilán. Para poder controlar el comercio de la costa musulmana, se debía tomar una base más al oriente. Esta era Malaca, que fue tomada en 1511, con lo que la ruta del Lejano Oriente quedaba abierta a Portugal. El primer barco portugués llegó a China en 1513. Los portugueses obtuvieron después el derecho a establecerse en Macao y luego comenzaron a participar en el circuito de China a Malaca.

Más importante todavía fue la llegada de los portugueses a las Molucas. Los portugueses concertaron un tratado comercial con el sultán de Ternate, y construyeron un depósito para almacenar el clavo recogido en esa isla. Sin duda que deseaban convertirla en una posesión portuguesa.

En toda esta historia, ningún factor es tan importante como los juicios estratégicos de Albuquerque, basados en escatimada e incompleta información. A fin de asegurar el monopolio de la corona portuguesa, estableció un salvoconducto marítimo, mediante el cual los barcos que tuviesen salvoconducto no eran molestados. Sus correrías hicieron que las especias vendidas por los venecianos se fueran a las nubes, mientras que sus compatriotas podían cerrar Gibraltar a voluntad a los barcos venecianos. De esta manera, el comercio de especias se convirtió en un monopolio portugués.

En todos los puertos portugueses, las fortalezas estaban aparte y eran la residencia de los europeos. Los capitanes solo intervenían cuando los intereses de los portugueses estaban comprometidos. A diferencia de los españoles, los portugueses no destruyeron la cultura hindú, sin embargo, hubo mucha actividad misionera.

CAPITULO III: EL NUEVO MUNDO

LAS ISLAS AFORTUNADAS: Enrique no solo fue el instigador de los viajes de exploración hasta la India, sino también el patrocinador de los viajes a Occidente. Naturalmente, su enemigo más peligroso fue España, que estuvo presente en todo conflicto ultramarino.

El odio de estas disputas surgió del hecho de tener en el flanco marítimo, durante su exploración, un grupo de islas reclamadas por Castilla (Canarias). A menudo, Portugal trató de basar una contrarreclamación a las Canarias. A medida que avanzó el siglo, y fueron descubiertos otros grupos de islas, los portugueses procuraron ocuparlos antes que Castilla u otra potencia pudiese hacerlo. Estas islas eran importantes por su fertilidad y su utilidad para el enemigo, si deseaba atacar a Portugal, además de ser utilizadas como puertos de refugio para llegar a Asia navegando al occidente.

Cuatro grupos estaban involucrados: Canarias, Madeira, Azores y Cabo Verde. Los europeos conocían todas estas islas, a excepción de las de Cabo Verde, que fueron avistadas quizá por Cadamosto. Algunos de los portulanos del siglo XV, indicaban las Canarias y Madeira, y aunque vagamente, las Azores. Hubo muchos relatos de viajes efectuados a estas islas por catalanes, ingleses y franceses. Hasta el siglo XV, sin embargo, no se hicieron intentos sistemáticos para ocupar estas islas.

La primera colonización de Madeira empezó en 1420 con carta de Enrique. Desde entonces, las islas se convirtieron en productivas y prosperas, dando beneficios a los comerciantes y a Enrique. Se exportaban maderas para muebles y vigas de casas. Además, se consiguió que se plantara caña de azúcar en Madeira y se exportase en Portugal. En 1452 se construyó el primer molino de caña de azúcar y desde entonces se comenzó a exportar azúcar a Europa. Cuando el azúcar brasileño desplazó al madeirano, estas islas comenzaron a exportar vino.

El derecho de Enrique a Madeira se fundamentaba en las cartas papales. La colonización de Canarias fue un asunto más complicado. A diferencia de Madeira, estaba habitada por los peligrosos guanches, por lo que fue una empresa difícil. En 1344, la corona obtuvo una especie de título papal a la posesión de las Canarias, y desde los primeros años del siglo XV se fundaron colonias en Lanzarote, Hierro y Fuerteventura. En 1439, Enrique obtuvo una bula para colonizar las islas que no estuviesen en manos españolas, pero España protestó y la bula fue anulada en 1441. En 1448, Enrique compró Lanzarote a la principal familia colonizadora, y siguió un periodo de guerra.

La guerra corsaria fue absorbida por la guerra de sucesión entre España y Portugal. Por el tratado de Alcaçovas, las islas pasaron definitivamente a España, mientras que Madeira, Azores y Cabo Verde, pasaban a manos portuguesas.

Una consecuencia de esta conquista fue que las naves portuguesas que iban a Guinea tendieron a internarse en el Atlántico para evitar a los corsarios españoles, y así hacer su primera escala en las Azores. En 1439, Enrique concedió títulos a particulares para la colonización de estas islas. La colonización siguió durante varios años y fueron llevadas ovejas por orden de Enrique.

Durante el siglo XV los navegantes fueron descubriendo islas en el Atlántico. Los exploradores optimistas creían que había una isla en cada banco de nubes, y así aparecieron miles de islas imaginarias: el peñón de Brasil, la isla de San Brendan, la Atlántida o Antilla, la isla de las siete ciudades (que fue uno de los objetivos de los navegantes del siglo XV). Es en este contexto donde aparece Colón y su “empresa de las Indias”.

EL DESCUBRIMIENTO: Se ha hablado mucho sobre el viaje de Colón y quizá nunca se conocerá la respuesta exacta. En las capitulaciones concedidas a Colón, en 1492, se estipulaba que él enviaría una expedición armada a expensas de la Corona. Si lograba buen éxito, recibiría grandes recompensas. Este mismo plan lo ofreció a la corona portuguesa, pero fue rechazado. Pasó los ocho años siguientes ofreciendo su proyecto a varios gobiernos, hasta que al fin consiguió el apoyo de Luis de Santángel, tesorero de Fernando el Católico. El propio Santángel dio parte del dinero para la empresa. Gracias a ello, fue obtenido el consentimiento de los monarcas españoles y admitieron todas las condiciones de Colón. Fueron incorporados a la expedición, la nao “Santa María” y las carabelas “Pinta” y “Niña”. Desde Palos, llevaban tripulaciones experimentadas y competentes. Además Colón tenía dominio de hidrografía. Era un navegante experimentado.

El viaje de ida fue afortunado. La ruta de Colón era exactamente occidental desde las Canarias. Además, septiembre es el mes de los huracanes, de tal modo que Colón contó con viento favorable durante todo el viaje de ida. Por ello, Colón pudo divisar después de 33 días, las Bahamas.

No hay duda que Colón creyó que estaba en una de las islas del Japón. Al parecer, Colón llegó a esta conclusión combinando el cálculo de Marco Polo de la longitud terrestre de Asia, de Oriente a Occidente (exagerado) y el cálculo de Ptolomeo. Así, obtuvo que la distancia era menor a 3000 millas marinas, cuando la verdadera distancia era de 10600. Entonces, San Salvador se hallaba cerca de Japón y el siguiente paso era encontrar el Japón.

Con este objetivo, la expedición exploró Santa María de la Concepción, el NE de Cuba y parte de Haití. En la Española, aumentaron las perspectivas, pues la isla producía un poco de oro aluvial, y se obtuvieron productos de oro de los nativos. Sin embargo, a causa del hundimiento de la “Santa María”, decidió regresar, dejando algunos hombres con orden de establecerse y buscar oro.

En su viaje de regreso, tuvo otra vez buena suerte con los vientos, ya que pudo navegar al norte o al NE de las Bermudas, de donde podía descender hacia

las Azores, antes de que llegasen los vientos del oeste. Pero al acercarse a Europa tuvo mal tiempo y tuvo que buscar refugio en las Azores, y después en el Tajo y allí fue naturalmente requerido por el rey para explicar sus pretensiones, que podrían ser fatales para los intereses portugueses.

Juan II era un geógrafo competente y no se impresionó por el razonamiento de Colón. Los portugueses eran escépticos acerca de los exagerados italianos, y no creían que los nuevos descubrimientos tuviesen algo que ver con Asia. Juan II, decidió reclamar el derecho a las tierras descubiertas, sobre la base de que estaban dentro de las previsiones del tratado de Alcaçovas, y de que estaban cerca de las Azores e incluso podían ser consideradas como parte de este archipiélago. Entonces los monarcas decidieron recurrir a la Santa Sede.

El papa de entonces, Alejandro VI era español y resultó dócil a las demandas españolas. Expidió una serie de bulas, la primera de las cuales confirmó la posesión española de las tierras recién descubiertas. La segunda, la famosa Inter Cætera, trazó una frontera imaginaria de norte a sur, cien leguas al occidente de la isla de Cabo Verde, y dispuso que la tierra y el mar al oeste de esta línea sería un área de exploración española.

Juan II no tenía intención de ir a la guerra por unas cuantas islas. Aceptó la bula como base para la negociación y pidió que la línea fronteriza fuese trasladada 270 leguas mas al oeste. El tratado de Tordesillas fue debidamente firmado en 1494, confirmando a Portugal la posesión de la India y de Brasil, aunque esta última era desconocida.

España y el resto de Europa, salvo Portugal, aceptaron la estimación de Colón. Los reyes cumplieron todas sus promesas. En 1493 se le despachó al mando de una imponente flota de 17 barcos, para establecer una colonia en La Española y utilizar la isla como base para continuar su viaje a Japón e India.

LA INTERPRETACION DEL DESCUBRIMIENTO: En su segundo viaje, Colón exploró las innumerables islas antillanas, pero no encontró nada que se pareciese a India o China. Como gobernador de La Española fracasó y en 1496 la colonia se rebeló. Sus soberanos lo autorizaron para un tercer viaje, donde descubrió la isla de la Trinidad y la desembocadura del Orinoco, pero al volver a alzarse La Española, lo reemplazaron como gobernador y fue enviado a España encadenado. En 1502, se le permitió hacer un cuarto viaje, donde fue descubierta una larga extensión de la costa de Costa Rica y Honduras. Volvió con algo de oro, pero los monarcas ya no confiaron en él y murió en 1506, despojado de todos sus cargos.

El desengaño del segundo viaje de Colón hizo que algunos españoles pensasen que las tierras descubiertas no eran parte de Asia. Otros países europeos estaban haciendo descubrimientos desalentadores. En 1496, Enrique VII de Inglaterra concedió licencia al comerciante veneciano Juan Cabotto (o Cabot) para explorar el norte del Atlántico. A pesar de las protestas del embajador

español, Cabot hizo dos viajes. En la primera exploración descubrió las inmediaciones del Cabo Bretón, y en la segunda probablemente descubrió la costa NE del Atlántico. Cabot trajo a Inglaterra mucha información útil, pero no seda ni especias, y durante su ausencia, Vasco da Gama descubría la ruta a la India.

Ningún otro país europeo quiso discutir a Portugal el monopolio de la ruta de da Gama, ni los fracasos de Colón y Cabot fueron suficientes para matar la esperanza de llegar a Asia navegando al occidente. Aun podía encontrarse un paso entre las diferentes masas de tierra descubiertas. En todo caso, el Nuevo Mundo tenía un cierto valor por si mismo, al encontrarse oro y pesca abundante. En 1500, la flota de Álvarez Cabral llegó por accidente a Brasil y descubrió ahí el palo del Brasil. Además se mantuvo vivo el interés por el Nuevo Mundo a raíz de los libros publicados en Alemania e Italia, que se hallaban entre los de mayor venta. Uno de los más famosos fue una compilación alemana llamada "Cosmographie Introductio" (1507) que incluía cartas de un florentino, Américo Vespucio, a amigos de Florencia, donde describía las tierras que pretendía haber descubierto. Gracias a la popularidad de este libro, el Nuevo Mundo pasó a llamarse a América, de manera que el mérito pasó a ser de sus sucesores.

Vespucio fue al principio un contratista de buques enviado a España como contratista de buques de los Médicis. Su pasión era la geografía y la navegación y solo bastante tarde unió el conocimiento teórico a su experiencia mercantil y se convirtió en explorador. En su primer viaje (1497 – 98), probablemente navegó a lo largo de Honduras y Yucatán y regresó atravesando el canal de la Florida, probando así que Cuba era una isla. El segundo (1499) exploró la costa más occidental de la Guayana. Después de este viaje aceptó una invitación del rey Manuel para ir a Portugal. Acompañó en 1501 una expedición portuguesa mandada por Nuño Manuel. Esta expedición llegó a Brasil a la altura del Ecuador, y exploró toda la parte meridional de la costa brasileña, volviendo por la costa occidental de Africa. En 1503, visitó Brasil en un cuarto viaje y en 1505 volvió a España. Se le nombró piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla. Debía preparar cartas oficiales, enseñar y examinar a navegantes y expedir licencias a los capacitados para el pilotaje de barcos en el servicio de las Indias. Vespucio retuvo este cargo hasta su muerte (1512).

Los cuatro viajes de Vespucio contribuyeron al conocimiento europeo respecto al tamaño y la forma del Nuevo Mundo. Su obra fue de singular importancia debido a la gran popularidad de sus escritos y a lo certero de su conocimiento geográfico y de su criterio. Como interprete de los descubrimientos eclipsó pronto a Colón. Europa probó que América era un nuevo continente y una barrera entre Europa y Asia. Por ello, el problema tomó una nueva dimensión: encontrar un estrecho a través de una masa terrestre cuyas dimensiones de este a oeste eran desconocidas.

Casi todos los monarcas europeos soñaron con encontrar un paso occidental y quebrantar el monopolio portugués del comercio oriental. Esta ambición reclamaba un nuevo tipo de especialista: el explorador profesional. A

principios del siglo XVI, la actividad exploradora era una actividad remunerada, donde la lealtad nacional importaba poco y nada. La mayor parte eran italianos, o portugueses. Servían sucesivamente a España, Francia, Inglaterra y Venecia. Cambiaban de libertad a su arbitrio, y llevaban sus informes de corte en corte. Pero era tal el valor concedido a sus conocimientos que siempre se les recibía bien en cualquier lugar que escogiesen para establecerse. Solo los portugueses tuvieron cuidado de emplear a sus propios connacionales siempre que pudieron, y únicamente ellos lograron conservar secretos de sus descubrimientos, hasta la aparición de Magallanes.

EL REPARTO DEL MUNDO: La búsqueda de un paso occidental fue estimulada también por un descubrimiento casual hecho en Centroamérica en 1513. Balboa, un explorador español, vino con algunos compañeros a buscar oro al continente. Cruzó el istmo de Darién y divisó por primera vez el Océano Pacífico. Balboa no buscaba un paso al occidente, pero su descubrimiento fue un gran incentivo para quienes lo hacían.

De las expediciones que buscaron ese paso, todas menos una constituyeron fracasos. En 1519, Magallanes salía de España con el objeto de llegar al Oriente navegando hacia occidente

La llegada de Magallanes a España fue el final de una larga contienda diplomática. En 1494, los españoles entregaron sin saberlo su derecho al Brasil, al aceptar las cláusulas del Tratado de Tordesillas. Los portugueses confirmaron su triunfo con la bula *Ea quæ*, dada por Julio II en 1506, que anulaba todo intento por revivir la bula demarcatoria de Alejandro VI. Al ver como llegaban regularmente a Lisboa cargamentos de especias, los españoles veían como eran derrotados en la lucha por las islas de las especias. Entonces trataron de interpretar el tratado de Tordesillas a su manera. Para ellos, la línea de demarcación corría derecha alrededor del mundo, dividiéndolo en dos mitades: en una de ellas, los portugueses podían descubrir y conquistar, y en la otra, los españoles.

Por su lado, los portugueses no iban a aceptar ninguna limitación a su expansión oriental. Si se hubiera aceptado el punto de vista español sobre el tratado de Tordesillas, las Molucas caían en poder español. Los portugueses reclamaron una declaración de que la línea estaba confinada al Atlántico y solo servía para determinar a cada potencia la ruta que debía seguir a la India. Una vez mas buscaron la ayuda del papado.

León X, un Medicis, estaba inclinado a Portugal. Gracias a un elefante enviado a Roma por Albuquerque, León accedió a todas las peticiones portuguesas. La bula *Præcelsæ Devotionis* dio la bendición papal a los descubrimientos portugueses y concedió a Portugal todas las tierras que conquistara a los infieles en cualquier región a la que se pudiese llegar navegando hacia el oriente.

Aunque portugués, Magallanes se sintió impulsado a ignorar el fallo papal. Había estado en el Oriente y asistido a la toma de Malaca. No es seguro que visitase las Molucas, pero algunos amigos si lo hicieron, y conocía la latitud de las islas. Creía que las Molucas estaban dentro de lo que los españoles consideraban su esfera de influencia, lo que era un error. También creía que podía encontrarse un paso al oriente siguiendo la ruta de Vespucio, en el extremo meridional de Sudamérica. Cuando Solís hizo su viaje al Río de la Plata en 1515, Magallanes entrevistó a los supervivientes, y calculó por sus informes que la dirección sudoeste de la costa sur del estuario hacía caer todo ese territorio bajo la esfera española. Era inútil, viendo los antecedentes, proponer este viaje a los monarcas portugueses, por lo que acudió a España ofreciéndole descubrir ricas islas en el Oriente, dentro de la demarcación española y por una ruta completamente española.

En las capitulaciones entre Magallanes y el Emperador, las Molucas no estaban mencionadas específicamente. Magallanes sabía que los portugueses habían llegado a las Molucas, y que la *Præcelsæ Devotionis* se aplicaba a las islas. Su empresa aparecía como un acto de agresión a Portugal y un desafío al papa, por lo que se intentó detener su viaje, pero sin éxito. En septiembre de 1519, Magallanes salió de Sevilla con cinco carabelas, cargadas con aquellas mercancías que la experiencia portuguesa vio que eran adecuadas para el comercio con Oriente.

Todo el mundo sabe los acontecimientos del viaje de Magallanes, que lo colocan junto a Colón y Vasco da Gama, entre los más grandes exploradores. Pero el solo había llegado a la mitad. Sebastián Elcano, el español en quien recayó el mando, navegó al sur con los dos barcos restantes, y en septiembre de 1521 llegó a las Molucas. Cambiaron sus mercancías por clavo de olor y establecieron un depósito en Tidore, dejando una pequeña guarnición para futuras expediciones. Como ninguno de los tripulantes se mostraba dispuesto a enfrentar los peligros del Estrecho de Magallanes, Elcano dividió sus fuerzas. La "Trinidad" se dirigió a través del Pacífico hasta las costas de México, y fue capturada por los portugueses. La "Victoria" llegó a España luego de atravesar el estrecho de Macasar, el Indico y doblar el cabo de Buena Esperanza. Fue la primera vuelta al mundo.

La riqueza de información de este viaje puede verse en el mapa de Diego Ribero, de 1529, donde se incluyen los conocimientos de Elcano. Este viaje dejaba dos consecuencias: una guerra entre españoles y portugueses, y una nueva serie de relaciones amistosas entre España y Portugal en Europa. La segunda expedición española a Tidore en 1523 fue un rotundo fracaso, ya que solo uno de los barcos llegó a destino. Las Molucas empezaban a depreciarse.

En 1527, el Emperador, desesperado, quiso vender o empeñar sus derechos sobre las Molucas antes de que estas se depreciaran, y así poder financiar su guerra con Francia. En 1529, el tratado de Zaragoza fue confirmado en toda regla. Se cedía por 350000 ducados a Portugal todos los derechos

españoles a las Molucas y se fijaba una línea de demarcación al oriente de las islas. La pequeña guarnición española fue retornada a su país.

El tratado de Zaragoza fue el final de un capítulo en la historia del descubrimiento. El litigio entre España y Portugal estaba resuelto, pero la búsqueda de un paso por el occidente sería continuada por otras naciones.

CAPITULO IV: EL IMPERIO DE LA PLATA

LA CONQUISTA ESPAÑOLA: La década de 1520 a 1530 fue la del conquistador profesional. Unos cuantos miles de soldados en apuros, producto de las guerras árabes, se apoderaron de la mayor parte de ambas Américas y establecieron el mayor imperio europeo ultramarino.

Antes de 1520, la mayor parte de las islas antillanas había sido explorada y poblada por españoles, principalmente la Española y Cuba. Estos colonos importaron ganado, caballos y negros para reemplazar a los araguacos que se estaban extinguiendo. Sus colonias eran inestables, ya que estaban compuestas por soldados que habían peleado contra los árabes o en Italia. Además, no podían encontrar trabajo en España o en las Indias. Se establecían por corto tiempo, y luego iban en busca de alguna mina de oro, o simplemente por aburrimiento.

El descubrimiento del Pacífico por Balboa en 1513 alentó a los aventureros que buscaban un paso marítimo a través de Centroamérica; en varios sitios encontraron adornos de oro y plata utilizados por los nativos, y tuvieron noticias de ciudades civilizadas en las montañas del interior. En realidad, había varios pueblos que si bien no conocían la rueda y usaban herramientas de madera o piedra, habían alcanzado una habilidad notable en algunas artes, escultura y construcción, en agricultura e industrias manuales. Sus poblaciones principales eran lo bastante grandes como para llamarse ciudades. En dos centros al menos (México y la meseta central de los Andes) habían impuesto su imperio tribus guerreras que exigían tributo y trabajo a los pueblos sometidos en una vasta zona, y habían establecido organizaciones políticas muy parecidas a los imperios o reinos de Europa.

La rapidez de la conquista española se puede comparar con la de la expansión comercial portuguesa en el Oriente, pero la conquista española logró resultados mucho más duraderos y su éxito es aun más difícil de explicar satisfactoriamente. Los caballos fueron quizá más importantes que las armas de fuego, pero los indios pronto le perdieron el miedo y aprendieron a montarlos. Tenían la ventaja del acero sobre la piedra, pero no eran un ejército bien equipado peleando contra una horda de salvajes desvalidos.

Los españoles tenían un valor extraordinario y la disciplina de la necesidad. Y también tenacidad y aguante superiores a una raza cuyo alimento principal es el trigo, sobre una raza cuyo principal alimento es el maíz. Tenían la ayuda de indios aliados que atacaban a sus antiguos señores y rivales. Finalmente, los españoles

tenían la ventaja de su fe: el indio pensaba que su religión le exigía pelear, y si era necesario, morir valientemente; en cambio, el español creía que su religión le haría ganar.

La expedición destinada a la conquista de México, al mando de Hernán Cortés, se componía de unos 700 hombres. En 1519, Cortés desembarcó cerca de la actual Veracruz e inició sus operaciones quemando las naves con las que vino desde Cuba y fundando solemnemente un concejo. Ante los magistrados de la nueva "ciudad" de Veracruz, resignó Cortés los poderes recibidos en Cuba; y de aquellos, recibió nuevos poderes. Condujo a su ejército desde los matorrales veracruzanos hasta la meseta central mexicana. Tras algunas luchas, las ciudades cercanas le dieron su apoyo, y aprovechando las supersticiones de Moctezuma, el líder azteca, entró pacíficamente en Tenochtitlan. Sin embargo, el celo de los españoles en la destrucción de templos paganos provocó un levantamiento que mató a Moctezuma y obligó a Cortés a retirarse de la ciudad, luchando contra los indios en una batalla en la que perdió un tercio de sus hombres y casi todo su bagaje. Sin embargo, las tribus auxiliares permanecieron fieles y Cortés fue reforzado por otra expedición procedente de Cuba. Construyó bergantines para luchar en el lago, y puso sitio formal a la ciudad, saqueándola casa por casa mientras avanzaba hacia el centro, hasta que en 1521 se rindieron los aztecas.

Cortés mostró genio al mantener unidos a sus hombres y al conseguir la lealtad, al menos pasiva, de los indios sometidos. No hubo dificultad alguna seria, posteriormente, con los indígenas de la meseta. Sus imitadores en Centro y Sudamérica fueron menos afortunados. Los territorios mayas fueron conquistados brutalmente por los lugartenientes de Cortés. El imperio inca fue cubierto por los españoles luego de 1530, después de ocho años de exploración terrestre desde Cartagena y marítima desde Panamá. La conquista de Perú fue organizada por una compañía cuyo miembro principal era un oscuro aventurero llamado Francisco Pizarro, que contó con un grupo mas reducido que el de Cortés. A imitación de Cortés se apoderó del jefe reinante (Atahualpa), y organizó ayuntamientos con la debida pompa legal. Envío también a sus lugartenientes a explorar, hacia el sur, a Chile, y hacia el norte, a Quito y Nueva Granada. Pero estaba bastante falto de diplomacia y del atractivo que tenía este. Su nombramiento como gobernador de la mejor parte de los dominios incas provocó violentas querellas personales y una guerra civil entre los conquistadores que duró casi 20 años, teniendo que intervenir el gobierno peninsular para restablecer la paz.

Los gobernantes indios supervivientes trataron de aprovechar la situación, pero ya era tarde. Solo en el sur de Chile los indígenas vencieron a los españoles. Una rebelión indígena en México fue aplastada por el virrey Antonio de Mendoza en 1542. Hacia 1550 todos los focos de población sedentaria de América estaban en poder español. Pero los jefes conquistadores serían reemplazados por funcionarios españoles. En la década de 1570, una conquista bien dirigida añadió las Filipinas al poder español.

LA TEORIA DEL IMPERIO: La conquista española en América fue una verdadera cruzada, incitada por el hecho de ganar almas para la fe cristiana como el afán de gloria militar y de botín. Los conquistadores arriesgaron su vida y fortuna sin ayuda del Estado español. La mayoría de ellos buscaron un retiro retribuido, otros volvieron a España para vivir del producto del botín, pero muchos más vivieron del trabajo y del tributo de los indios sojuzgados. Si hubiesen actuado abandonados, hubiesen surgido comunidades autónomas, empleando las formas feudales que eran anacronismo en España, explotando a los indios y dando homenaje verbal a la corona. Muchos conquistadores vieron esta sociedad, leal en el sentimiento, pero imposible en la práctica.

Los gobernantes españoles jamás pensaron por un momento permitir este estado de cosas. Entre fines del siglo XV y principios del XVI, la Corona había puesto fin al poder de las grandes casas feudales, las ordenes militares y las corporaciones locales poderosas. Un absolutismo real en auge no podía tolerar el nacimiento de una aristocracia feudal en ultramar. En ello contó con la ayuda de la Iglesia. La conquista de América cambió para siempre la conciencia de la justicia real y la conciencia de los reyes.

La discusión de la naturaleza y deberes de la monarquía, en términos jurídicos y teológicos, fue cosa común en la España del siglo XVI. Fue un franco y vigoroso pensamiento político que era opuesto al despotismo y colocaba el derecho divino y las leyes y costumbres por encima de la voluntad real. Todos admitían que las bulas del papa Alejandro VI habían revestido a la Corona española del deber y el derecho de convertir a los naturales americanos al cristianismo. Si los indios se oponían, podía usarse la fuerza de la espada. Pero si fuesen reducidos por una conquista justa, ¿qué derechos políticos y jurídicos conservaban?, ¿podían ser desposeídos de sus gobernantes?, ¿podían ser convertidos por la fuerza?, ¿estarían sometidos a los tribunales de justicia, civiles y eclesiásticos?, ¿qué derecho tenían los españoles al trabajo de los indios?

Los escritores españoles diferían profundamente en las respuestas a estas cuestiones, y el principal motivo de su discrepancia era la naturaleza de los indios. Los colonos creían que los indios eran indolentes y resentidos. Reclamaban un señorío basado en el trabajo forzoso y que el feudalismo paternal podía responder mejor a los intereses de los indios. Por otro lado, muchos misioneros insistían sobre la naturaleza puramente espiritual de la conquista española. Las Casas, el principal defensor de este referente, creía que los indios eran súbditos de la corona española y tenían todos los derechos concedidos por las leyes castellanas. Eran capaces de recibir la fe y cumplir sus deberes. Los indios vivirían bajo sus propios jefes, pero sujetos a la autoridad de funcionarios benévolos que los instruirían en las costumbres españolas. La Iglesia llevaría a cabo pacíficamente su obra. Si a otros europeos se les permitía vivir en las Indias, debían hacerlo lejos de los indios y sostenerse con su propio trabajo.

Las Casas era no solo un teórico, sino un misionero famoso por pacificar una salvaje región de Centroamérica. En España era muy respetado. Pero

también los colonos tenían su defensor, en especial Juan Giner de Sepúlveda, uno de los apologistas más capaces del imperialismo europeo. Entre Sepúlveda y Las Casas se trabó uno de los más violentos combates. Los métodos de gobierno españoles fueron cautos, legalistas, lentos y sobre todo, concienzudos.

Las Indias eran reinos de la corona de Castilla y administrados por un consejo real propio. Los indios eran súbditos castellanos y no españoles. Eran hombres libres, no pudiendo ser esclavizados a menos que se les cogiese en rebelión armada. Sus jefes debían ser confirmados en sus cargos como funcionarios menores, y dependían de los tribunales de justicia españoles, pudiendo demandar a estos y viceversa. Sus leyes propias debían ser respetadas, excepto si eran bárbaras o contrarias a las leyes de Indias.

Los indios debían ser convertidos tan pronto como fuese posible al cristianismo y ser admitidos a todos los sacramentos de la Iglesia. Su conversión debía ser libre y no forzada, y sus caídas en la fe debían ser tratadas por los obispos y no por la Inquisición.

Para satisfacer a los conquistadores, la Corona concedió el derecho a cobrar los tributos a ciertos conquistadores que lo merecieron. Esto no implicaba jurisdicción territorial ni propiedad, ni después de mediados de siglo, trabajo forzoso. El encomendero debía prestar servicio militar y pagar los salarios del clero parroquial. El trabajo obligatorio fue permitido, pero conforme al servicio de mita o repartimiento, la coacción era aplicada por autoridad pública, y el trabajo del indio debía ser remunerado.

Naturalmente, estas disposiciones eran a veces abiertamente desafiadas, pero eso no disminuye los méritos de esta política. Además su ejecución, aunque incompleta, en ningún modo fue tan incompetente como pretendieron los enemigos de España.

SOLDADOS, MISIONEROS Y LETRADOS: Los españoles que pasaron a América eran soldados, misioneros y funcionarios. Trataron de educar, organizar y vivir del trabajo de la población indígena. Por ello usaron el mismo modelo de tributación que aztecas e incas. En pocos años crearon muchos intereses, lo cual hizo muy difícil la aplicación de una política uniforme.

El grupo más importante era el de los antiguos conquistadores y sus descendientes. Eran una sociedad pendenciera y desordenada, cuya buena conducta debía ser comprada con beneficios. El único intento de la corona para dar fuerza legal a las proposiciones lascasianas y abolir la encomienda, en las "leyes nuevas" de 1542, provocó una rebelión armada de los colonos del Perú, donde fue muerto el virrey. Estas leyes tuvieron que ser reformadas. Nunca hubo suficiente para todos y desde el principio apareció una clase de "bancos pobres" que vivían constantemente entre los indios. Muchos colonos se casaron con indias, y así se añadió una clase social mestiza.

Los españoles se expresaban a través de los cabildos, que eran tan poderosos como en España. Estos cuerpos no eran democráticos, sino verdaderas oligarquías locales. Los regidores, a partir del siglo XVI, comenzaron a comprar los cargos a la Corona, de por vida. Elegían a los magistrados municipales y ejercían amplios poderes administrativos. Escribían directamente a la Corona y eran defensores resueltos de los intereses españoles locales. Sin embargo, raramente desplegaban una actividad constructiva.

La conquista española fue tanto espiritual como militar, y la principal oposición a los militares radicaba en la Iglesia. Los franciscanos se destacaron en especial por enviar misioneros escogidos a las Indias. Los frailes aprendieron las lenguas indígenas y predicaron en estas, tan pronto como pudieron. Establecieron comunidades misionales y convirtieron las iglesias en el centro de la vida de muchos indios. Iniciaron, al menos, la educación primaria y secundaria para los indios, una empresa ambiciosa que pretendía preparar indios seleccionados para el sacerdocio. Esto fue un rotundo fracaso, ya que nunca hubo un clero nativo numeroso en las Indias. Lo claro es que las ordenes religiosas chocaron con la relación señor – vasallo que pretendían los colonos. La diferencia de actitud no era solo de carácter humanitario, ya que la encomienda y el repartimiento no eran instituciones crueles, aunque si daban lugar a muchos abusos.

En general, la Corona apoyó las miras de las ordenes religiosas, pero nunca se atrevió a ejecutarlas totalmente. Los frailes también diferían entre sí y se mostraban rebeldes e impacientes ante el control. No llegaron nunca a la revuelta armada, pero si protagonizaron escándalos de indisciplina. En diversas ocasiones desafiaron el poder de la Corona, burlando la autoridad de los obispos a los que esta nombraba.

Las diferencias entre los españoles tuvieron como reflejo diferencias entre los indios. La mayor parte mostró una sorprendente apatía y obediencia, rota solo por las fiestas religiosas y las borracheras que las acompañaban. Los indios perdieron la cultura material y espiritual de sus antepasados, convirtiéndose en extraños en su propia tierra. Sin embargo, hubo tribus que quedaron sin dominar, y que fueron un constante problema para los españoles. Algunos jefes indios recibieron encomiendas o se convirtieron en latifundistas. Muchos otros explotaron de buen grado a su propio pueblo como artesanos o sirvientes. En muchos lugares, la vida aldeana empezó a desintegrarse. La Corona insistió en que las quejas de los indios debían escucharse, no solo por los jueces, sino también por las autoridades administrativas.

La insistencia real en que debía haber audiencia en todos lados ayuda a explicar una de las principales características del gobierno colonial español. Diez audiencias (tribunales de apelación) fueron establecidas en las Indias en el siglo XVI. Sus jueces eran abogados de carrera y españoles peninsulares. Fue la única rama de justicia en la que confió realmente la Corona. Su educación se caracterizó por un respeto a la autoridad y un cuidadoso espíritu de atención al detalle.

Además, los jueces mantenían una cierta impersonalidad que les ayudaba a controlar a los conquistadores.

Cada provincia tenía su gobernador, y los gobernadores de las dos provincias mayores (México y Perú) gozaban del título de virreyes. Nunca se les dio un mando independiente. La mayor parte de los virreyes desempeñaron el cargo por periodos cortos y eran estrechamente vigilados por las audiencias, como autoridad fiscalizadora, revisora de las actuaciones del virrey.

Este engorroso sistema de frenos y contrapesos podía beneficiar a la imparcialidad y al respeto del derecho, pero no benefició a la eficiencia administrativa o a la rapidez de acción. Toda decisión se tomaba en España. En las Indias no hubo decisión alguna que no pudiese ser revocada. El “obedézcase pero no se cumpla” llegó a ser el lema administrativo del imperio español.

EL COMERCIO ATLANTICO Y LAS FLOTAS DE LA PLATA: La ocupación característica del español en América fue la ganadería. Se acoplaba perfectamente al estilo de vida de los conquistadores: vida al aire libre sobre grandes zonas, que requería una gran pericia sobre el caballo y explosiones de extraordinaria energía. En España, los propietarios de rebaños y hatos se veían favorecidos a expensas del labrador; ya que el derecho de pasto era el derecho agrario era el más importante. En toda la América española el laboreo de la tierra fue dejándose a los indios. Se importaron caballos, vacas y ovejas, que se multiplicaron rápidamente. Los métodos de producción fueron descuidados y ruinosos. El cuero alcanzaba un alto precio en Europa, y por ello, a menudo, las bestias eran sacrificadas solo por sus pieles. A pesar de ello, floreció la industria, ya que grandes haciendas se formaron en torno de las estancias ganaderas, donde los ganaderos vivían en estado patriarcal, sobre sus mestizos, indios y empleados españoles.

En las tierras tropicales, el principal producto era el azúcar, introducida en las Antillas por Colón y en México por Cortés. Era un producto que se prestaba para una producción de gran escala, ya que se necesitaba un gran equipo para tal proceso. Las plantaciones azucareras fueron iniciadas por varios españoles, preferentemente cerca de las costas del Caribe y del Golfo. La demanda de azúcar en Europa hizo que el producto prosperase enormemente. Tanto el azúcar como el tabaco se producían mediante el trabajo de negros traídos para tal fin. Tenían que ser conseguidos por medio de agentes portugueses y eran sumamente caros en Indias.

Los minerales, sin embargo, atrajeron mas gente. La minería, al principio, era una simple cuestión de lavado en corrientes, pero a mediados del siglo XVI se descubrieron minas en Zacatecas y Guanajuato (México) y Potosí (Bolivia). Enormes plantas se establecieron en estas minas para la extracción. Estos descubrimientos pronto provocaron conflictos legales por la posesión de la plata, por lo que se debieron establecer tribunales especiales en los reales de minas.

La Corona exigía una parte, generalmente un quinto de todo el metal producido. Realmente, era solo un 10 o un 15% de la renta total de la corona española y era empeñado a los banqueros alemanes mucho antes de salir de América. La constante importación de plata tuvo efectos desastrosos en la economía española. Las teorías económicas de la época señalaban que los metales preciosos como el producto más importante y valioso de las Indias, por lo que la Corona trató de exigir el pago del impuesto en barras de dichos metales, además de estimular la producción. Todavía más, en los puertos había oficiales que debían evitar los contrabandos de plata. A mediados del siglo XVI se creó un convoy especial para proteger los cargamentos metálicos durante la travesía del Atlántico. Desde 1564 se despacharon desde España dos flotas: una a México y otra a Panamá. Ambas flotas invernan en La Habana y luego emprendían el viaje de regreso. Cada flota tenía de 20 a 60 buques, escoltados generalmente por varios barcos de guerra (2 a 6). Al tener salidas regulares, los buques podían ser atacados por los corsarios, y casi todos los años se perdían uno o dos barcos. Sin embargo, los convoyes cumplieron su objetivo, y solo tres veces fue derrotada la flota. Otros barcos debían conseguir permisos especiales para atravesar el Atlántico. El costo de este sistema era cubierto por una serie de complicados impuestos, y la demora aumentaba el costo de los productos (sí es que llegaban).

El comercio con las colonias fue un monopolio durante los siglos XVI y XVIII. El monopolista era el consulado – gremio de mercaderes – de Sevilla, con su organización auxiliar en Cádiz. Todas las casas comerciales de España, mediante apoderados, llegaron a ser miembros del consulado sevillano. Aun las firmas comerciales extranjeras adoptaron este recurso. Sevilla fue el cuello de botella del comercio de las Indias, un cuello de botella estrechado aún más por el reglamento de licencias de la Casa de Contratación (para transportar mercadería o para conseguir autorización para comerciar). Este sistema era un tremendo obstáculo para el comercio.

Además del monopolio, la estructura económica española se caracterizó por una tremenda rigidez, lo cual hizo sumamente difícil el crecimiento del comercio de exportación. Esto tenía su causa en la manera de pensar del español (desprecio al trabajo, decadencia de las artes mecánicas y de la agricultura, la gran cantidad de gente con ocupaciones improductivas, los impuestos y las constantes guerras). Los centros comerciales más importantes de España estaban también más preocupados del comercio mediterráneo.

Todas las Indias eran un mercado ansioso de telas, armas, herramientas y quincallería de toda clase, libros, vino, papel, aceite y esclavos. Los productores españoles no exportaban todos estos productos a precios de competencia. Por ello, el comercio de las Indias era una tentación permanente para comerciantes ilegales de todas las naciones.

CAPITULO V: PESCADORES, EXPLORADORES Y TRAFICANTES DE ESCLAVOS

LAS PESQUERIAS DEL ATLANTICO: La búsqueda de minerales y especias no fueron los únicos productos ultramarinos de demanda en Europa. Territorios que no poseían estos recursos merecieron el esfuerzo de la exploración. De todas las mercaderías de los siglos XVI y XVII, el pescado fue la más importante. Para la mayor parte del pueblo el pescado seco era un alimento vital. La decadencia de los pescadores bálticos obligó a aventurarse en el litoral de Islandia y en el Atlántico.

Como España y Portugal solo estaban interesados en proteger sus especias y metales preciosos, no se aventuraron en el Atlántico del Norte. Enrique VII envió a Juan Cabot a explorarlo, a pesar de las protestas de España. Cabot descubrió que el mar vecino a Terranova era rico en pesca mayor, pero nuevamente los portugueses sacaron provecho. Se dice que uno de los miembros de la tripulación (un tal Fernández, apodado “the Farmer”, el labrador) dio su nombre primero a Groenlandia y luego a la tierra que actualmente conocemos como Labrador. Fernández volvió a su patria y contó lo que había visto. Sus informes fueron ratificados por los hermanos Corte – Real, portugueses residentes en las Azores que hicieron viajes por encargo de la corona portuguesa para descubrir tierras dentro de su zona de demarcación. Estos hermanos apreciaban el valor de la madera de Terranova y reclamaron toda la costa para Portugal, ya que se creía que el Labrador estaba en la zona portuguesa. La costa era demasiado árida para ser colonizada, pero los portugueses empezaron a explotar la pesca de Terranova desde principios del siglo XVI. A los pocos años, el bacalao comenzó a llegar en grandes cantidades a Portugal. Muchos pescadores portugueses se establecerían luego en Nueva Inglaterra.

Los franceses llegaron poco después. En 1509, un barco llevó a Rouen unos indios en una canoa, y los normandos y los bretones pescaban regularmente en los bancos.

A medida que aumentó el número de barcos en los bancos, se empezó a vender pescado al por mayor, a intervalos más largos. Los pescadores levantaban albergues temporales en tierra durante el verano para secar y reparar las redes y ahumar y salar la pesca. Las pretensiones portuguesas no fueron tomadas en cuenta, debido a que no había patrullas navales ni fuertes. Las playas de Terranova se convirtieron en una zona cosmopolita.

El desarrollo de las pesquerías de Terranova tuvo efectos de gran alcance, tanto para Europa como para su expansión. La importación de bacalao redujo las hambrunas y se empezaron a hacer trueques de pescado por pieles con los nativos, y el deseo de aumentar la duración de la estación de pesca y el comercio de pieles llevó a proyectos como el de Sir Humphrey Gilbert a fines del siglo XVI, de establecer colonias en Terranova y en otras partes de Norteamérica. Pero

quizá el resultado más importante de la pesca en los bancos fue el aumento de barcos y hombres aptos para estas travesías.

LA BUSCA DE UN PASO POR EL NORTE: Durante el siglo XVI la demanda de especias continuó en alza, por lo que los precios continuaron siendo altos, aunque ahora las ganancias eran para los portugueses y los revendedores de Amberes, ciudad que se había convertido en el principal mercado europeo de especias. Inglaterra, Francia y Holanda ansiaban aun con encontrar una ruta directa a la “Especiería”. Los ríos que podían ofrecer posibilidades de comunicación con el Pacífico fueron explorados uno tras otro sin resultados: el de la Plata (Solís y Elcano), el Hudson (Verzzano) y el San Lorenzo (Cartier). Únicamente quedaba la posibilidad de cruzar los extremos septentrionales de América o Europa.

A los navegantes que usaban un globo terráqueo, les parecía obvio que debía existir un paso al Oriente a través del Artico. La hay, pero solo es posible por la aviación. Según los navegantes, si los trópicos habían sido franqueados, ¿por qué no el Artico? Inglaterra planeó varios viajes en este sentido y formó una compañía con este objeto, que tuvo como su primer director a Sebastián Cabot.

En 1553, esta compañía envió una flota de 3 barcos al mando de Sir Hugh Willoughby con la intención de encontrar un paso a China por el NE. Cerca de las islas Lofoten una tormenta separó los buques. Dos de ellos (el “Bona Speranza” y el “Bona Confidenza”) entraron en una ensenada cerca del Cabo Norte. Allí se helaron pronto y toda la tripulación murió de frío y hambre. Sin embargo, el “Edward Bonaventura”, mandado por el navegante Richard Chancellor, entró en el Mar Blanco y llegó a Arcangélsk. Luego de muchos cabildeos, consiguió que llevasen a algunos oficiales y a él mismo en trineos a Moscú.

En aquella época, Rusia estaba completamente aislada de los países civilizados. Pueblos nómadas la asediaban por el este, mientras todo intercambio estaba prohibido con Polonia. Su única costa, en el norte, estaba cubierta de hielo la mayor parte del año. En este aislamiento, Iván el Terrible había logrado la unidad nacional de Rusia. El único contacto con el exterior eran los barcos de la Hansa alemana. Antes de la llegada de Chancellor, se habían roto las relaciones con la Hansa por razones políticas, y Moscú sufría una gran carencia de productos importados de toda clase. Chancellor era, además de gran marino, diestro diplomático. Fue recibido con una hospitalidad real impresionante. Su visita produjo la apertura del comercio y una amplia serie de conversaciones que se extendieron incluso a sugerencias tanteadoras de alianzas matrimoniales.

Los resultados de estas conversaciones no fueron del todo satisfactorios, ya que a diferencia de Iván (cuyos intereses eran sociales, comerciales y diplomáticos), Isabel solo tenía intereses comerciales en Rusia. Esto no fue culpa de Chancellor o de Anthony Jenkins, su sucesor. Sus relaciones con Iván fueron siempre excelentes. Una parte de sus informes se caracteriza por señalar que si los rusos conociesen su fuerza real, serían una potencia peligrosa.

El comercio ruso – inglés nunca aumentó en el siglo XVI a pesar de su próspero comienzo. El viaje a Rusia era demasiado peligroso y difícil. Sin embargo, se continuó buscando un paso al Oriente. La Compañía Moscovita (formada para organizar el comercio con Rusia) y algunos exploradores holandeses, de entre los cuales el más importante era William Barents. Los holandeses continuaron buscando hasta 1624, pero el único resultado obtenido fue el acopio de relaciones sobre Spitzberg, Nueva Zembla y el norte ruso. Esta información fue útil para los patrones de balleneros, ya que fue el despegue de la caza de la ballena.

La existencia de un paso al noroeste había sido sostenida por geógrafos antiguos y modernos. La búsqueda del paso empezó con el primer viaje de Frobisher en 1576, quien hizo 3 viajes donde no halló nada más que algo de oro. Su obra fue continuada desde 1585 por John Davis, que buscó el punto marino que separa Groenlandia del archipiélago norteamericano, y en el siguiente siglo por Hudson, Bylot y Baffin. Todos eran ingleses, puesto que esta empresa fue llevada a cabo por Inglaterra. El primer resultado práctico de estos viajes fue el descubrimiento en la bahía de Hudson, de una puerta trasera a la más rica región de pieles del mundo. A fines del siglo XVII, esta zona sería disputada internacionalmente debido a su lucrativo comercio.

LOS INTRUSOS EN AMERICA: La debilidad del sistema comercial español fue una constante entre los siglos XVI y XVIII, ya que España no podía satisfacer más que una parte de la demanda de sus colonias. Mientras los peninsulares buscaban mantener un monopolio rígido, los americanos querían una abundancia de artículos a precios bajos y deseaban comerciar con extranjeros para obtenerlos. Hubo un mercado fácil y rápido en las Indias para cualquier buque que pudiese vender a menos precio que los sevillanos. El primer extranjero que explotó sistemáticamente este mercado fue Sir John Hawkins, fundador del comercio inglés de esclavos.

Durante el reinado de María y los primeros años del de Isabel, los ingleses ofrecieron un pacífico comercio con América. Las relaciones anglo – españolas eran relativamente amistosas. De las dos mercaderías más solicitadas en Indias, los ingleses producían telas y podían comprar los esclavos en África Occidental, a riesgo de una escaramuza con los portugueses. Hawkins, por otro lado, no era contrabandista y además había limpiado de hugonotes la Florida.

Pero Hawkins no quería acudir a la corte española y decidió comerciar de inmediato, probando sus buenas intenciones con obras. En 1562 efectuó su primer viaje. Hizo escala en Tenerife y luego mandó un mensajero a la Española a avisar que llegaría con un cargamento de esclavos. Compró 300 negros en Sierra Leona (los portugueses reclamaron a Isabel de que lo hizo mediante el uso de la fuerza) y se dirigió por el Atlántico a la Española. Aquí obtuvo permiso de las autoridades (que no podían hacerlo) para vender sus esclavos. Pagó todos sus impuestos de costumbre y obtuvo una gran ganancia.

Hawkins aceptó como paga azúcar y pieles. El cargamento era tan voluminoso que fletó dos barcos para llevar el cargamento. Sorprendentemente, despachó uno de estos barcos a España, a un comerciante de Sevilla amigo suyo. La carga fue confiscada tan pronto como llegó a Sevilla y Hawkins no pudo recuperarla a pesar de las gestiones del embajador inglés.

Hawkins preparó un segundo viaje a mayor escala. Esta vez la reina y algunos de sus consejeros fueron sus accionistas. En esta ocasión llevó su cargamento a Venezuela y el Istmo. Vendió sus esclavos, se comportó bien ante las autoridades y obtuvo grandes ganancias. Pero al llegar a Inglaterra le esperaban dos malas noticias. El cruel almirante Menéndez limpiaba de piratas las Antillas (lo cual reducía el valor de la oferta de Hawkins de servir a Felipe II) y la Corona española procesó a los funcionarios que autorizaron el comercio con Hawkins. La reina, como deseaba estar en paz con España, le prohibió a Hawkins volver a las colonias españolas.

Pero no se quedó de brazos cruzados. Envío a uno de sus capitanes, llamado Lovell, al mando de la siguiente tentativa. Lovell tuvo muchas dificultades para vender sus esclavos. En 1567, Hawkins consiguió que la reina cambiase de parecer y le permitiese hacer un segundo viaje. Este fue desastroso, ya que fue atrapado por el convoy anual en San Juan de Ulúa. Esta vez no eran colonos amigables, sino oficiales reales cuyas carreras dependían del mantenimiento de la ley. La flota abrió fuego, y hundió o capturó tres de los cinco buques de Hawkins. Los otros dos llegaron tremendamente maltrechos a Inglaterra en enero de 1569.

Este combate hizo colapsar el proyecto de Hawkins. Durante su ausencia, los Países Bajos españoles se rebelaron contra sus dominadores. En 1570, el papa excomulgó a Isabel y eximió a sus súbditos de obedecerle. Y en 1572 se producía la matanza de protestantes franceses en la noche de San Bartolomé. La guerra era solamente cosa de tiempo.

En los siguientes 30 años, capitanes protestantes fueron a las Indias como piratas y corsarios. Pero la demanda en Europa de plata, azúcar, pieles y tabaco americanos, y la de esclavos y manufacturas en América, siguieron aumentando. Una vez que Hawkins mostró el camino, las compañías mercantiles inglesas, francesas y holandesas lo seguirían. El comercio ilícito no cesó por completo y fue uno de los principales objetivos de los pueblos marítimos de Europa.

LOS CORSARIOS: La guerra estalló en 1585, pero desde 1570 se venían dando escaramuzas intermitentes. Drake regresó a las Indias en 1571 y 1572, como corsario más que comerciante. Isabel apoyaba los viajes de Drake, y mientras oficialmente reprobaba sus actividades, las favorecía en secreto.

Los piratas, sin embargo, no eran novedad en América. Los primeros habían sido franceses. Desde que Carlos V subió al trono hasta el tratado de Catéau – Cambresis (1559), se dieron cartas de corso francesas a los buques franceses que deseaban pillar a sus homónimos españoles. Durante este tiempo

hubo una alianza entre Francia y Portugal, en el que se convenía que los barcos franceses no atacarían a los portugueses, a cambio del uso de las Azores como base. El daño fue considerable.

Por supuesto, los españoles contestaron a estos ataques. Poco después de mediados de siglo su sistema de convoyes tomó forma. Luego se establecieron flotas de fragatas que patrullaron las dos rutas principales. La organización fue confiada al almirante Pedro Menéndez. Reedificó La Habana y la convirtió en una fortaleza inexpugnable, además construyó astilleros en las Indias.

La muerte de Menéndez (1574) fue una pérdida irreparable para España. El problema religioso añadió otro motivo a las razones para el corso. Los corsarios se volvieron más audaces que nunca.

El primer viaje de Drake (1571) fue de reconocimiento sobre el istmo de Panamá, donde entró en contacto con corsarios franceses, negros cimarrones, indios insumisos y negros fugitivos. Un año después, con estos aliados, puso en marcha un ambicioso plan para interceptar el convoy en el punto más vulnerable de su trayecto. Capturó una recia de mulas cargadas con metales preciosos, y consiguió embarcar la mayor parte del botín y regresar a Inglaterra en 1573.

Algunos corsarios incursionaron entre 1573 y 1576, pero la empresa de Drake en 1577 solo consistió en seguir la ruta del Estrecho de Magallanes y establecer relaciones con los países productores de especias, incluyendo probablemente las Molucas. Esta fue la más famosa empresa de Drake, en la que atacó la ciudad de la Serena. Mostró las debilidades de los españoles y puso el alto a cualquier posibilidad de expansiones a través del Pacífico.

El resto de la carrera de Drake transcurrió en una abierta guerra con España, y lo mismo se puede decir de sus amigos e imitadores. Casi todo tratado con el que concluyó la guerra tuvo algo que ver con la industria y el comercio. Esto significó que los ingleses y holandeses querían colonizar en Norteamérica quisiera o no España.

CAPITULO VI: LA LUCHA POR EL COMERCIO ORIENTAL

EL ORIENTE MUSULMAN: En 1580, Felipe II accedió al trono portugués tras una breve guerra para apoyar su pretensión. A cambio, todas las actividades administrativas y económicas en las Indias portuguesas quedaban reservadas a los nacionales. Felipe cumplió su promesa, pero las tareas de defensa fueron llevadas a cabo por los españoles y el resultado fue desastroso para los portugueses. España estaba en guerra con Inglaterra, Francia y los rebeldes holandeses y las posesiones de Portugal en Oriente se convirtieron en la nueva presa de los enemigos españoles. Del otro lado, la situación política oriental se hizo menos favorable a Portugal.

El equilibrio de poder en la India había cambiado. El poder de los sultanatos musulmanes del centro fue contrarrestado por el poderoso reino de Vijayangar. En la lucha entre estos reinos, la actividad de Portugal fue muy débil. Después de la muerte del rey Krishna Raya en 1529, Vijayangar entró en decadencia. Fue derrotado y desmembrado por una liga de sultanatos del centro de la India. La batalla de Talikot marcó el fin de este reino.

Entre los resultados de esta victoria se halla un pacto de los sultanes para arrojar a los portugueses de Goa y de sus fortalezas costeras. Gracias al dominio del mar, los portugueses se salvaron del aniquilamiento total.

Mientras tanto, en el norte de la India tenía lugar un hecho aún más trascendental. En la época en que Portugal llegó a la India, el sultanato de Delhi pasaba por un periodo de decadencia, y los príncipes hindúes Rajput habían recobrado algo de su poder, pero en 1524, Babur restauró la supremacía del Islam. Para recuperar los antiguos dominios de su familia, invadió la India con artillería y soldados a caballo. Se adueñó de Delhi en dos batallas: Panipat (1526) y Kanua (1527). Fundó o restauró el imperio de Delhi de la casa de Timur (que fue llamado impropiamente el Imperio mogol).

Como los mogoles eran guerreros de tierra y los portugueses de mar, sus primeros contactos fueron indirectos. Se produjeron a consecuencia de los esfuerzos del sucesor de Babur (Humayun), por extender su autoridad a los sultanatos musulmanes del norte de la India. El gobernante de Gujarat pidió ayuda a los portugueses, y en 1535, a cambio de una promesa de ayuda militar (que nunca cumplieron), obtuvieron un sitio para fuerte y almacén en Diu y rechazaron todas las tentativas del sultán para expulsarlos.

El sucesor de Humayun fue Akbar, el más grande soberano de la dinastía. Debió haber sido motivo de gran ofensa el encontrar sus puertos más importantes en posesión de extranjeros, pero nunca pudo desalojarlos porque no tenía una flota. Por ello tuvo que sostener relaciones amistosas con Portugal.

A fines del siglo XVI, debido a su valor y buena suerte, conservaban una posición ventajosa, pero precaria, en la costa de la India. Carecían, sin embargo, de un imperio territorial digno de mención y de amigos, pues toda la India había caído en manos musulmanas, que miraban a los portugueses con tolerancia o con odio fanático. La posición portuguesa dependía por completo de su posición marina, y un enemigo que pudiese derrotarlos en el mar podría resultar fatal.

En las Indias Orientales y en la India, la expansión islámica fue constante. Uno tras otro cayeron el imperio hindú de Majapahit, Sumatra y Java. Solo en la isla de Bali continuaron las costumbres hindúes. En las Molucas, los sultanes de Ternate mantuvieron constantemente preocupados a los gobernadores portugueses. Por ello, la unión con España fue casi bienvenida. Un poderoso rival marítimo podía destruirlos en cualquier momento.

EL OCASO DEL PODER PORTUGUES: El declinar portugués hacia finales del siglo XVI se puede explicar por tres motivos principales: el reducido número, la exogamia y su intransigencia religiosa.

Las dos primeras causas están íntimamente relacionadas. Los portugueses eran una población reducida. Algunos de ellos se establecieron en Oriente sin que los acompañaran mujeres. Como no había un prejuicio racial, algunos tomaron esposas de la zona. Además, inclusive en el mismo Portugal se estaba introduciendo una mezcla africana de la costa de Guinea. En India, la raza blanca estaba siendo absorbida y tendía a desaparecer. El principal peligro era la falta de hombres, ya que los marinos de la zona no eran los mejores.

La necesidad de integrar la tripulación de los barcos con marinos autóctonos puede explicar la decadencia naval portuguesa a finales del siglo XVI. En los informes portugueses de principios del siglo XVII, se señala que los capitanes ingleses y holandeses conocían mejor la costa malabar que los mismos portugueses. A fines del siglo XVI, la iniciativa del desarrollo náutico pasó a Inglaterra y Holanda.

El efecto combinado de todos estos cambios se ve en las cifras de barcos perdidos durante el siglo. Entre 1498 y 1580 salieron de Portugal a India 620 barcos, de los cuales 256 quedaron en Oriente, 325 regresaron y 39 se perdieron. Entre 1580 y 1612 salieron 186 barcos, 29 permanecieron en India, 100 volvieron y 57 se perdieron. Este descenso hirió a la raíz misma del poder portugués en Oriente.

El fracaso de los portugueses en el mantenimiento de este dominio marítimo no fue compensado por un sistema de alianzas con los poderes terrestres. Esto resultaba casi imposible luego de la unión con España. Además, carecían del conocimiento de la situación india en su conjunto, y su primer sentimiento amistoso pronto se convirtió en hostilidad religiosa.

Aún en el trato con los hindúes de los lugares donde se establecían, mostraron los portugueses una singular falta de comprensión. No entendieron su cultura ni sus costumbres. Los nestorianos indígenas no fueron comprendidos por los portugueses y fueron tratados como herejes.

Los misioneros continuaron la huella de los cruzados, lo que hizo que los gobernadores portugueses entrasen en relación con ellos. Los jesuitas escogieron a Goa como su segundo cuartel después de Roma. En 1540 se dio la orden para la destrucción de los templos hindúes de Goa. En 1542 se excluyó a los no cristianos de todo cargo público. En 1560 se instituyó la Inquisición. La ascensión al trono portugués de un fanático español en 1580 aumentó la presión oficial sobre las religiones nativas.

La actitud de los cristianos hacia otras religiones era extraña a la tolerancia normal de los hindúes. La consecuencia de este comportamiento fue que los hindúes vieron a los portugueses como perseguidores religiosos.

LAS COMPAÑIAS: El viaje de circunnavegación de Drake reveló que los portugueses estaban sosteniendo rutas comerciales largas y fortificaciones dispersas contra una multitud de enemigos. La unión de Portugal con España convirtió a Portugal en otro peligroso enemigo.

La revuelta en los Países Bajos interrumpió el comercio entre Portugal y Amberes y dificultó a las naciones del norte la adquisición de los productos orientales necesarios. Los barcos ingleses que traían mercaderías desde Siria hallaban cerrado el paso de Gibraltar. Esta asfixia fue compensada por los triunfos de los corsarios. Pero estas ganancias solo eran un menguado sustituto del comercio con Flandes, y a medida que avanzaba el tiempo, quedó claro que si querían especias, tendrían que ir a buscarlas ellos mismos.

Isabel dio su primero consentimiento para una intrusión en el comercio de las Indias en 1591. Este viaje fue un costoso experimento, ya que se perdieron dos de los tres barcos que la integraban, y el tercero llegó con 25 supervivientes. Tales viajes eran inadecuados para Oriente.

Hacia fines del siglo vendría información mas concreta que la proporcionada por Drake y Cavendish. Un inglés llamado Fitch fue enviado en 1583 para realizar un viaje semejante al hecho por De Covilha un siglo antes. Fue capturado por los portugueses en Ormuz y pasó un tiempo preso en Goa. Escapó y visitó la corte de Akbar. Regresó en 1591 y contó a todo Londres el desgobierno de las Indias.

Más importante fue el viaje de Jan Huyghan van Linschoten, que vivió desde 1583 a 1589 como criado del arzobispo portugués de Goa. Regresó a Holanda en 1592 y publico un "Itinerario" junto con una serie de instrucciones náuticas para llegar a las Indias. Esta obra impulsó la creación de las compañías inglesa y holandesa de las Indias orientales.

Las instrucciones de Linschoten proporcionaron una guía para llegar a las Indias. La primera flota que utilizó estas instrucciones zarpó en 1595. A pesar de que el jefe mercante de esta expedición era un rufián, el viaje obtuvo resultados como reconocimiento. Se pusieron en evidencia ciertas debilidades de los portugueses, y explotó una de ellas firmando un tratado comercial con el sultán de Bantam.

Esta expedición fue luego seguida por otras. En 1598 zarparon cinco flotas, con un total de 22 barcos. Nueve intentaron seguir la ruta del Estrecho (solo uno llegó a las Indias Orientales), y de los 13 que tomaron la ruta de la Ciudad del Cabo, 12 llegaron sin novedad a Oriente. Una de estas flotas comerció en Ternate, Banda y Amboina y concluyó tratados comerciales con los gobernadores de las

islas. A diferencia de los portugueses, no mezclaron su comercio con la piratería o el proselitismo. Su mayor habilidad al construir buques les permitió llevar a Europa especias mucho más baratas que los portugueses y sus artículos comerciales eran cuidadosamente escogidos para su mercado. A estos enemigos solo se les podía mantener lejos mediante una poderosa flota, y Portugal no estaba en condiciones de tenerla.

La competencia entre holandeses y portugueses, y entre los holandeses mismos, hizo que los sultanes locales elevaran sus derechos tributarios a los europeos. Para evitar esta alza de precios, los Estados Generales holandeses decidieron en 1602 fundir todas las compañías en una gran empresa nacional (la compañía Holandesa de las Indias Orientales) que quedó facultada para hacer la guerra o la paz, apoderarse de barcos extranjeros, establecer colonias, construir fuertes y acuñar moneda. A cambio, los Estados Generales cobraban derechos de aduana y fiscalizaban las actuaciones de las compañías. Sus principales accionistas eran mercaderes de Amsterdam y de otros estados, aunque la posibilidad de participación estaba abierta a todos los holandeses. Su cuerpo dirigente estaba estrechamente ligado a los Estados Generales.

Inglaterra ya tenía su Compañía de las Indias Orientales. En 1601 zarpó su primera flota. Tuvo muy buen éxito, ya que compró un cargamento de pimienta en Bantam y apresó un galeón portugués. Sin embargo, la empresa inglesa era más moderna. Su capital suscrito era más pequeño y meramente temporal, ya que el grupo solo se proponía hacer un solo viaje cada tres años. La compañía tenía un monopolio por carta real, y a cambio, la Corona exigía una acción fuerte y provechosa. Por ello, la compañía podría sobrevivir solo si las relaciones con Holanda siguiesen siendo amistosas.

LAS INDIAS ORIENTALES HOLANDESAS: Mientras continuaba en guerra con España, Holanda aceptó la competencia inglesa en las Indias orientales. La compañía inglesa hizo cinco viajes en este periodo, de los cuales el más importante fue el tercero, que dio un beneficio de 230%. En 1609 la compañía consiguió un monopolio temporal por 15 años. Así, mandó flotas anuales entre 1610 y 1612, y en 1612 abrió suscripciones para un capital social a término por un periodo de varios años en lugar de un viaje. La compañía holandesa, mientras tanto, afirmaba su dominio sobre los puntos clave del archipiélago de las Molucas. En todas partes aparecían como libertadores y aseguraban su posición mediante tratados.

En 1609, la tregua de Amberes puso fin a la lucha entre España y los holandeses. Inglaterra hizo la paz por separado en 1604, y los holandeses se sintieron ofendidos por la actitud conciliatoria de Jacobo I hacia España. En las Indias, la rivalidad se convirtió en lucha por el monopolio. Desde 1609, los holandeses empezaron a alegar derechos sobre las Molucas. En 1611, un gobernador general llegó a Bantam y los ingleses pronto se vieron apartados de la isla. Se usaron todos los medios de propaganda para desacreditar a los ingleses

frente a los nativos. Desesperada, la compañía inglesa envió una flota armada en 1618, pero fue derrotada por los holandeses.

El más importante de los creadores del imperio fue Jan Pieterszoon Coen, que fue nombrado gobernador general en 1618. Fundó la capital administrativa de las Indias Orientales (Batavia, en el norte de Java), estableció una red de factorías en una cadena de fuertes, y logró controlar en gran parte el comercio oriental. Además, completó la tarea de arrojar a los ingleses del archipiélago.

El último grupo de factores y mercaderes ingleses de Amboina, fue arrestado en 1623 por supuestas sospechas de conspiración contra el gobierno colonial. Fueron ejecutados, y a pesar de las protestas diplomáticas de Inglaterra, nunca le declaró la guerra. El comercio inglés en las Molucas y las Indias orientales había terminado.

Durante el resto del siglo XVII, la compañía inglesa se concentró en su trabajo en la India. Fue bajo la protección de un poderoso imperio asiático como la compañía inglesa entro en el comercio indio y se embarcó en una empresa que la convertiría en heredera de los mogoles.

CAPITULO VII: LAS COLONIAS INGLESAS

LA TEORIA DE LA COLONIZACION: A diferencia de Isabel, Jacobo I tuvo hacia España una actitud conciliadora. No había esperanza de inducir al gobierno español a aprobar el comercio inglés con América, por lo que la única solución parecía ser la de apoderarse de territorio no ocupado de América y colonizarlo, extrayendo la plata, la madera y plantar caña de azúcar. Ningún país europeo se sentía lo suficientemente fuerte como para arriesgarse a arrebatarle territorio a España. Se estimó conveniente que las nuevas colonias estuviesen lejos de las españolas. Sir Walter Raleigh propuso dos sitios diferentes. Uno era la Guayana (entre Venezuela y Brasil) y el otro era Virginia (EE.UU.), donde el mismo Raleigh hizo esfuerzos para establecer una colonia, pero sin éxito. Los proyectos de Raleigh fueron realizados por sus sucesores y muchas colonias inglesas y holandesas fueron establecidas desde Terranova hasta Barbados.

Los ingleses trataron de fundar colonias permanentes donde pudiesen vivir, tener tierra y crear familias. En Inglaterra los problemas de la colonización eran objeto de discusión cuidadosa y detallada, pero con resultados diferentes. Las circunstancias americanas diferentes, las diferencias de las razas y el siglo de diferencia entre los dos imperios explican las diferencias en la teoría. Casi todas las colonias inglesas fueron erigidas en regiones donde o no había población indígena, o la había muy primitiva como para utilizarla de mano de obra. Los promotores ingleses entonces tuvieron que trasladar mano de obra europea. Tenían que pagarles sus gastos de emigración, y proporcionarles herramientas, semillas y equipo. Los riesgos, responsabilidades y desembolsos eran grandes y por ello la colonización fue una aventura de capital mancomunado, donde una cantidad considerable de gente podía invertir sin aventurarse.

Claro está que la religión no podía faltar. Los teóricos ingleses apelaron al fervor misionero. En el siglo XVII, cada compañía apelaba a la propagación del Evangelio como causa principal. Sin embargo, en Inglaterra había menos fervor religioso que en España, y los indios norteamericanos eran más rudos.

Algunos escritores apelaron al sentimiento antiespañol, apelando a la posición estratégica de Virginia como punto de ataque a las Antillas. Sin embargo, España era todavía una potencia respetable. Los primeros Stuardo eran demasiado pobres como para intentar un gran ataque a las Antillas españolas.

Había un argumento social importante a favor de la colonización. Inglaterra estaba sufriendo una carencia de trabajo y una superpoblación de sus principales ciudades, especialmente Londres. Los economistas consideraban a las colonias como salidas para el exceso de población. Citemos un ejemplo, el "Golden Fleece" de William Vaughan, publicado en 1626 señalaba que la principal causa de que la caridad se enfriase era que la gente solo podía preocuparse de si misma.

El temor de superpoblación carecía de fundamento, y cedió paso al temor opuesto, es decir, que la emigración colonial dejase a Inglaterra sin la mano de obra necesaria, pero la teoría del respiradero pesó poderosamente en los ministros de Jacobo I.

Sin embargo, los argumentos más importantes eran los económicos. Las colonias enriquecían a los inversionistas y al reino en general, produciendo artículos de alta demanda en Europa; a la Corona por los derechos de aduana; y a los comerciantes e industriales por servir como mercados para los productos ingleses. Pero más convincente fue la razón de que las colonias pudieran ser una fuente de abastecimiento. Cuatro eran los artículos más buscados: los metales preciosos, el pescado, vinos y otras exquisiteces, y artículos navales. Estos últimos eran necesarios para la construcción de barcos. Además, si había exceso de productos, estos podían ser reexportados a Europa.

El rasgo más notable de toda esta discusión es su optimismo, pero al darse cuenta de la realidad, lograron ver que la realidad de América difería considerablemente del sueño mercantilista. Sin embargo, se fundaron algunas colonias modestas, que podemos clasificar en tres grupos: Virginia, Nueva Inglaterra y las Antillas. Estas colonias pueden ser denominadas "colonias del tabaco", "colonias del pescado, pieles y maderas" y "colonias del azúcar".

LAS COMPAÑIAS COLONIZADORAS: La compañía de Virginia fue creada en 1606 e inició sus actividades ese año aunque su carta definitiva fue expedida en 1690. El gobierno de la compañía fue conferido a todo el cuerpo de accionistas. Existían dos maneras de convertirse en accionista. O se invertía en una acción o se emigraba por cuenta propia a Inglaterra. Luego de un periodo de trabajo común, la tierra debía ser repartida entre los accionistas. Los accionistas emigrantes se convertían en colonos o labradores libres, a cambio de una pequeña renta fija a la compañía. Después que la colonia estuvo sólidamente

establecida, dicho cuerpo pudo hacer leyes que no fuesen contrarias a las de Inglaterra y establecer impuestos coloniales, pero no podía controlar al gobernador y su consejo ejecutivo, que eran nombrados en un principio por los directores de la compañía con sede en Londres.

La asamblea de Virginia representaba a la oligarquía propietaria. Debajo de ellos estaban los criados escriturados, hombres que emigraban a expensas de la compañía o de alguien, obligándose a trabajarles a esas personas como pago. Pronto las filas de los criados escriturados comenzaron a ser engrosadas, al faltar mano de obra, con criminales condenados a muerte cuya pena fue conmutada por la de presidio perpetuo. El destierro no era otra cosa que la esclavitud.

Los directores, y generalmente los inversionistas, esperaban obtener sus dividendos de las rentas fijas, del comercio por su propia cuenta y de los derechos impuestos al comercio de otros mercaderes. Durante los primeros años les fue muy difícil a los colonos procurarse alimento y albergue, y defenderse, aún con la ayuda de Inglaterra. Mas de la mitad murió al poco de llegar. Probablemente todos hubiesen muerto de no ser por la dirección y las relaciones indígenas de John Smith, y el carácter autoritario de los primeros gobernadores, que mantuvieron a la gente trabajando en el campo.

La colonia se salvó de la muerte económica e hizo surgir una riqueza mediante el cultivo del tabaco. Habían aprendido este oficio en la Guayana. Sin embargo, el fumar era visto inmoralmente, casi como hoy lo es el consumo de droga. Al propio Jacobo I le desagradaba la idea y escribió un folleto en su contra. Sin embargo, debió aprobarse el cultivo del tabaco porque era la única forma de que los colonos pudiesen comprar productos. De esta manera, Virginia se convirtió en una colonia de monocultivo sujeta a las zozobras económicas. El mercado inglés se saturó, y la Corona no tuvo otra salida que dar a los productos coloniales un mercado libre y prohibir el cultivo del tabaco en Inglaterra.

El tabaco salvó a Virginia, pero no a la compañía. En 1623 era insolvente, y era incapaz de ayudar a los pobladores. Jacobo I inició al año siguiente un proceso contra la compañía. Fue revocada la carta y Virginia se convirtió en la primera colonia dependiente directamente de la Corona, que comenzó a nombrar al gobernador y a su consejo. El costo de la administración era sufragado por un impuesto sobre el tabaco.

Mientras tanto, en el Caribe, el antiguo temor a España iba desapareciendo. En los 20 años siguientes a la paz de Londres, sindicatos ingleses, holandeses y franceses planificaron establecimientos comerciales en el Caribe. Su desprecio a España no estaba del todo justificado. Los holandeses, por ejemplo, no pudieron establecerse mas que en el sector de la actual Surinam. La Compañía Inglesa del Amazonas solo duró cuatro años. La de la Guayana perdió todos sus establecimientos en un ataque de los españoles y en 1638 quebró. Sin embargo, estos proyectos dieron resultados positivos, ya que los colonos desposeídos dieron con las Antillas Menores, abandonadas por los españoles. Los

desembarcos en Santo Domingo y Santa Lucía fueron rechazados por los caribes, pero en San Cristóbal dio resultado, y en 1624 comenzó la colonización de Barbados.

El respaldo financiero de estas empresas vino de sindicatos de mercaderes, de los cuales los más importantes eran Warner y Courteen (ambos con sus respectivas compañías). Sir William Courteen era un comerciante inglés con intereses en Holanda. Estas relaciones fueron beneficiosas porque los holandeses suministraron la caña de azúcar y el tabaco que fueron determinantes en la prosperidad de las Antillas. Para eliminar a Courteen, Warner consiguió la ayuda del conde de Carlisle, que obtuvo el título de "Lord Privateer of the Caribbean" en 1627. Esta fue la aparición de colonias como propiedad.

A pesar de los conflictos surgidos por la sucesión de la merced, Barbados creció. En los primeros años, la colonia produjo tabaco, algodón y tintes. En 1640 se introdujo el azúcar por los holandeses, quienes vendieron el equipo necesario. El azúcar pronto se volvió el principal producto, ya que su precio en Europa era enorme. Gracias a la rentabilidad del azúcar, los emigrantes fueron a Barbados como criados escriturados o criminales. El considerable desembolso que se debía hacer en la producción del azúcar obligó a la subdivisión de la tierra en haciendas, que empleaban generalmente esclavos. Los hacendados hicieron grandes fortunas. A mediados de siglo, Barbados era la colonia más importante de Inglaterra. Su gobernador era nombrado por el propietario y no por la Corona.

El progreso de las islas azucareras tuvo consecuencias importantes en la política colonial. Se desarrolló una demanda insaciable de trabajo, que junto con la demanda de la América hispana y portuguesa estimuló el tráfico de esclavos. Se desarrolló un cambio de opinión en Inglaterra favorable a las colonias templadas, ya que los esclavos negros eran aparentemente más baratos que los criados escriturados y su producción era mejor que las promesas de Norteamérica.

Los principales enemigos de los españoles en Inglaterra, eran los puritanos. En 1626, formaron compañía para colonizar Santa Catalina o la isla de Providence, en el corazón del Caribe español. La isla fue poblada por colonos procedentes de Inglaterra y Bermudas. En los primeros años prosperó como productora agrícola y marítima, pero luego se convirtió en una base de piratería. En 1641 una flota española reconquistó las islas y arrojó a los colonos, y la compañía dejó de existir. Con el tiempo, la isla de la Tortuga (donde se habían expandido los colonos) cayó en manos francesas y fue la base de la conquista de Haití.

LOS PURITANOS: En el grupo de los promotores coloniales del siglo XVII está incluido un grupo de personas que tenía dinero y además deseaba emigrar por motivos religiosos. Eran los puritanos, sujetos a persecución por su disconformidad con la Corona. Estos fueron los principales fundadores de Nueva Inglaterra.

Al mismo tiempo que la compañía de Virginia, recibía carta una compañía o consejo de Nueva Inglaterra. Pero esta tierra era dura y pedregosa, muy boscosa y con un fuerte invierno. El consejo fracasó en sus intentos por atraer colonos, y en 1620 estaba deseoso de arrendarle su concesión a cualquier interesado. Ese año llegó el "Mayflower" a Nueva Inglaterra conduciendo un pequeño grupo de puritanos. Los Padres Peregrinos eran muy humildes, y habían obtenido permiso para colonizar Virginia. El consejo de Nueva Inglaterra les dio las facilidades y se inició la labor de edificar la colonia.

Los Padres Peregrinos no solo tuvieron que luchar contra el suelo y el clima de Nueva Inglaterra, sino con una pesada cantidad de deudas, pues habían solicitado préstamos. Durante mucho tiempo la colonia fue muy débil. Muchos colonos murieron el primer invierno. Los que sobrevivieron lo debieron a su valor y a la indulgencia de los holandeses, que no destruyeron Plymouth a pesar de poder hacerlo. Las dificultades de Plymouth mostraron a los puritanos que las colonias futuras debían ser establecidas por compañías con un adecuado respaldo.

No todos los colonos eran puritanos. Thomas Morton comerció con los indios y probablemente les suministró ron. Escribió "The New English Canaan", sobre el desprecio de un leñador hacia una aldea puritana. Pero, en general, la iniciativa fue puritana, ya que su posición en Inglaterra comenzó a empeorar, debido a las políticas absolutistas de Carlos I, las malas cosechas y la guerra en Europa. Muchas personas no solo quisieron invertir, sino emigrar. Así nació en 1629 la Compañía de la Bahía de Massachussets.

La empresa, exteriormente, se parecía mucho a la de Virginia, pero la carta no requería explícitamente que la dirección de la compañía permaneciese en Inglaterra. Un grupo de astutos negociantes consiguió conservar derechos de propiedad en Inglaterra y el estatus de súbditos británicos, y al mismo tiempo, una independencia autónoma en América. Y en efecto, la mayoría de los accionistas, y la directiva de la compañía, con todo lo reunido, abandonaron Inglaterra con 900 colonos y se establecieron en Boston.

Massachusetts sufrió grandes penalidades en los primeros años y la venció con una severa disciplina. A diferencia de Virginia, se elegía un gobernador, y era asesorado por los ministros y diáconos de una iglesia inflexible, que excluyó a todos los que no estaban de acuerdo con el calvinismo.

El gobernador de Massachusetts fue de ideas poco liberales, pero muy eficiente. Los puritanos eran despiadados para castigar cualquier rebelión o heterodoxia. Este fue un factor de importancia en la colonización de Nueva Inglaterra, pues muchos opositores que fueron expulsados o huyeron, fundaron nuevas colonias como Connecticut, New Haven y Rhode Island. Con el tiempo Massachusetts y Connecticut terminaron absorbiendo a las colonias menores.

La expansión significó intrusión en las tierras de cacería de los indios. Los puritanos no fueron misioneros entusiastas, y esclavizaban a los indios cogidos en

rebelión o guerra de frontera. La compañía cumplió con rigor la prohibición de vender armas y aguardiente a los indios. No fueron inconscientes con los indios, pero si los pusieron aparte de un modo inexorable.

Económicamente, los colonos produjeron frutos de utilidad inmediata, no ajustándose a un esquema teórico formulado en Inglaterra. En 20 años produjeron un exceso de alimentos que vendieron a los indios y luego a los colonos antillanos. De sus principales productos, la madera era demasiado voluminosa y difícil de enviar a Inglaterra. La mayor parte de la madera era usada para casas y barcos en Nueva Inglaterra, pero gran cantidad fue enviada a las Antillas. Las pieles eran un artículo de gran demanda en Inglaterra, aunque a medida que avanzó la colonización blanca al interior, los indios que cazaban con trampas fueron desalojados por ella, y las pieles de Nueva Inglaterra fueron muy escasas y caras frente a las de Hudson y San Lorenzo. Los colonos pescaban constantemente y competían con los mercados inglés y europeo, pero mucho era consumido en Nueva Inglaterra por la población que crecía en gran medida, debido a la alta emigración.

Debemos mencionar unas cuantas colonias de traficantes de pieles y madereras fundadas fuera de Nueva Inglaterra sin relaciones con los puritanos. El deseo de conseguir bases para la pesca y el comercio de pieles hizo surgir colonias inglesas en Terranova, francesas en San Lorenzo y la bahía de Fundy, y francesas y escocesas en la actual Nueva Escocia.

CAPITULO VIII: LOS IMPERIOS RIVALES EN AMERICA

LOS FRANCESES EN EL CANADA: Los franceses entraron en el campo colonial casi al mismo tiempo que Inglaterra, y también se establecieron en la costa atlántica de Norteamérica y en las islas antillanas. También, al no poder vivir del tributo indígena, ni emplear mano de obra nativa y no encontraron metales preciosos. Tenían que vivir de la pesca, la agricultura o el comercio de pieles en sus posesiones norteamericanas, y de la caña de azúcar, en las Antillas. Buscaron colonias con valor económico y poder marítimo, y recurrieron mucho al uso de compañías mercantiles para la fundación de colonias.

Su historia es muy parecida a la inglesa. Los franceses emprendieron en el siglo XVI la exploración y la piratería en América. Cartier y Roberval exploraron la bahía de Fundy y el San Lorenzo, buscando un paso al Pacífico. Otros esfuerzos se realizaron en Centro y Sudamérica, pero solo después de la guerra con España comenzaron a realizar colonizaciones permanentes. En 1605 los hugonotes fundaron Port Royal (Acadia). En 1608, Samuel Champlain fundó Quebec. Acadia se convirtió en una colonia económicamente autónoma, mientras que Quebec era una factoría. Comercian con los indios para obtener pieles que despachaban a Francia. Su capital, sus mercancías y la mayor parte de sus alimentos venían de Francia.

Pronto los colonos ingleses y franceses comenzaron a pelear. En 1613, Virginia atacó Port Royal y destruyó un establecimiento francés en Maine. En 1627, Nueva Escocia tomó Port Royal, y en 1629 una flota inglesa detuvo a los barcos franceses de aprovisionamiento, haciendo que Quebec se rindiese por el hambre. Ambas plazas fueron devueltas a Francia por el tratado de 1632. Acadia fue disputada durante el siglo XVII, hasta 1714, en que pasó a poder inglés.

El reinado de Carlos I, y el ministerio de Richelieu, a pesar de actuar semejantemente, tuvieron diferencias fundamentales. En las compañías inglesas, la iniciativa partía de los promotores, pero en Francia era del gobierno. En las colonias francesas, las guerras contra los indios o los ingleses eran sostenidas por tropas enviadas desde Francia.

Las compañías inglesas eran de colonización o de comercio. En cambio, las francesas combinaban ambas cosas. No había mucho aliciente para que campesinos o artesanos abandonasen Francia y se estableciesen en Canadá. Por otro lado, la manera de organizar la colonización también sirvió como factor disuasivo. La compañía concedió señoríos a los directores de la compañía y a sus asociados. Se pretendía que el señor subarrendase pequeñas tenencias en condiciones semif feudales. A diferencia de los ingleses, los franceses compartieron la vida con los indios. Inclusive se alentaron los matrimonios mixtos, lo cual hizo que la población se expandiese rápidamente.

Los franceses prohibieron la entrada de protestantes en sus colonias. Esto fue fatal, ya que los hugonotes, al ser más numerosos y ricos, tenían un espíritu hábil e industrial.

Los asuntos eclesiásticos de las colonias francesas estuvieron en manos jesuitas. Gran parte del territorio de los Grandes Lagos fue explorado por estos misioneros. El ideal jesuita era establecer comunidades donde los indios viviesen bajo la dirección de un sacerdote. Esta segregación fue contraria a los intereses de los franceses, que compraban pieles a los indios y les suministraban armas y ron. Además, la labor misionera indispuso a ciertas tribus con sus enemigos, en el delicado equilibrio de la zona.

Al morir Richelieu, Canadá tenía solo 3000 habitantes blancos. La obra de construcción de un imperio colonial apenas empezaba. Y tocó a Colbert reorganizar la Nueva Francia.

LAS RIVALIDADES EN LAS ANTILLAS: En las Antillas, la expansión inglesa y francesa marcharon a la par. En los primeros años las relaciones fueron amistosas, instalándose incluso una colonia mixta en la isla de San Cristóbal. Los franceses colonizaron además la Martinica y Guadalupe, todas ellas bajo el apoyo gubernamental a través de la Compañía de las Islas de América, siendo al mismo tiempo una empresa de colonización y de comercio.

Siendo apropiadas para plantaciones, resultaron más atractivas para los colonos que Canadá. Produjeron primero tabaco y después azúcar. En el siglo XVIII, su prosperidad incluso sobrepasó a la de Barbados, debido a su mayor suelo cultivable y porque los franceses permitieron que se realizasen en las islas todos los procesos de refinación del azúcar.

Los hacendados de las Antillas francesas también creyeron ser explotados por los comerciantes de su país, y además debieron tratar con un monopolio mercantil. Por ello, negociaron sus productos con los holandeses, quienes a cambio les traían esclavos y manufactura europea. Los comerciantes holandeses tenían la ventaja de tener más barcos que ingleses y holandeses.

Los mismos holandeses fundaron colonias en el Caribe, pero la colonización fue más por fines comerciales. Buscaban proseguir la guerra con España y el establecimiento de un monopolio comercial holandés. La compañía holandesa de las Antillas fue legalizada en 1621 y su propósito era hacer la guerra y obtener recursos mediante el pillaje y el comercio. La compañía fracasó y quebró en 1674.

En sus primeros años, sin embargo, logró infligir fuertes pérdidas a los intereses de España y Portugal en América. Su primera empresa fue el intento de conquistar a los portugueses el NE de Brasil, que empezó en 1624 con un ataque a Bahía. Hacia 1630, dominaban desde Bahía hasta el Amazonas. Su objeto era manejar el comercio en beneficio propio. Sin embargo, la compañía o fue incapaz o no quiso cargar con el gasto de defensa y administración del territorio. En 1650, ante la revuelta libertadora de Portugal, se produjo un levantamiento en Brasil que expulsó a los empleados de la compañía, quien solo logró retener la actual Surinam. En esta época, Portugal era casi un cliente de Inglaterra, y su comercio cayó en manos de los ingleses. El resultado más visible de estas operaciones fue la introducción de la caña de azúcar en los dominios portugueses.

Durante esta época, la compañía saqueó las posesiones españolas en una escala hasta entonces desconocida, asestando un golpe fatal al decadente crédito español, que paralizó las actividades navales y militares de España en América y el Caribe.

A pesar de los ataques holandeses, España no entregó territorio y encontró manera de enviar convoyes a través del Atlántico, aunque irregulares. Durante el resto del siglo XVII fue impotente para prevenir y controlar a los extranjeros en el Caribe. Detrás de estos ataques se extendía el enjambre de comerciantes holandeses y colonos ingleses y franceses. El comercio ilícito empezó a crecer, y los colonos ingleses y franceses empezaron a expandirse a donde quisieron en las Antillas.

Las adquisiciones territoriales holandesas fueron pequeñas pero valiosas. La seguridad de la marina holandesa requería bases locales, preferentemente isleñas. La compañía fundó un fuerte en la isla de Curazao (cerca de Venezuela),

con acceso a todo el continente. Además, las islas menores del archipiélago tienen una producción grande de sal. Esta era necesaria para la pesca del arenque. En 1634, los holandeses conquistaron Curazao.

Pero los buques que pululaban en el Caribe no eran todos de guerra. Los bucaneros, los famosos piratas, prosperaron y aumentaron. Se convirtieron en una plaga para las empresas honestas de cualquier nación. A menudo vendían su botín en Nueva Inglaterra. La actitud del gobierno inglés hacia los bucaneros varió de acuerdo a los cambios en las relaciones anglo – hispanas. El gobierno francés tardó mucho más, pero a fines del siglo XVII, los bucaneros estaban cerca de su final.

LOS PORTUGUESES EN EL BRASIL: En la época en que descubrieron Brasil, los portugueses eran un país pobre con menos de un millón de habitantes. Sus colonias brasileñas sirvieron como escalas en las rutas a India y para obstaculizar los intentos españoles de establecerse dentro de la zona portuguesa. Estos establecimientos fueron pocos y pobres durante este periodo. Su único producto relevante era el palo de tinte.

La circunstancia que trajo prosperidad a Brasil a fines del siglo XVI fue la demanda europea de azúcar. El NE de Brasil ofrecía vastas tierras apropiadas, los portugueses tenían colonias en Africa occidental de donde traer los esclavos, y poseían los buques para transportarlos. Entre los colonos brasileños había una gran proporción de gente rica del norte portugués, y pronto se desarrolló alrededor de Bahía y Pernambuco una economía de plantación a gran escala. En la primera mitad del siglo XVII, Brasil fue la primera fuente mundial de azúcar. Y fue esta riqueza lo que impulsó a los holandeses a conquistarla.

La administración portuguesa fue muy diferente a la española. En los primeros tiempos, la Corona se mantuvo indiferente ante la aparición de una situación casi feudal. A unos cuantos nobles se les concedió territorio para conquistar y colonizar como les pareciere. Luego de la unión lusitano – portuguesa en 1580, los capitanes portugueses pasaron a ser más oficiales reales que feudatarios. Se nombró un virrey, primero en Bahía y luego en Río de Janeiro. En 1604 se estableció un consejo portugués de las Indias, a imitación del español. En 1608 se creó la primera audiencia en Bahía. Los capitanes, sin embargo, siguieron siendo medio independientes y la legislación era muy específica. La protección de los naturales fue dejada a los jesuitas y solo después de su expulsión en el siglo XVIII la Corona tomó conciencia de este problema. Cada capitania hacía su propia vida independiente, solo debiéndole lealtad a la Corona.

En el aspecto económico, el gobierno portugués fue más meticuloso y su legislación más mercantilista que la española. Portugal alegó su derecho al monopolio colonial y su marina mercante era mas adecuada para el ejercicio de este. El gobierno portugués nunca intentó confinar la navegación a rutas difíciles. La manufactura exportable fue prohibida en el Brasil, así como el cultivo de la vid y

el olivo, pero el azúcar fue estimulado en su producción. Estuvo prohibida la publicación de libros en Brasil.

En la segunda mitad del siglo XVII, Brasil comenzó a perder su primacía en la producción del azúcar. Esto se debió, en parte, al agotamiento del suelo en el NE; pero aunque los holandeses fracasaron al tratar de conquistar Brasil, lograron apoderarse de muchas factorías portuguesas de esclavos en el África occidental. El primer lugar de la producción azucarera pasó a las Antillas, mientras que el comercio de esclavos quedó en manos holandesas y luego inglesas.

LOS HOLANDESES EN ALTA MAR: La Compañía Holandesa de las Indias Occidentales no solo operaba en Sudamérica y las Antillas, sino que también en Norteamérica. La primeramente fundada había sido Nueva Holanda, que a mediados del siglo XVII comprendía una serie de establecimientos desde arriba del Hudson hasta Albany, a lo largo de la costa hasta Connecticut. Estaba muy desparramada y la mayoría de los establecimientos eran solo bases comerciales. Comercialmente, sin embargo, tenía mucha importancia, ya que el Hudson era la principal vía del comercio peletero del interior. Nueva Amsterdam era la base y la casa de contratación de un gran número de buques que realizaban el comercio entre Europa y América. A pesar de las restricciones, los holandeses continuaron haciendo visitas clandestinas a las colonias, siendo bien recibidos por los colonos.

En estas condiciones, los holandeses estaban en una situación que les permitía despojar a Francia, España e Inglaterra del valor de sus posesiones coloniales. En el comercio, especialmente marítimo, eran los guías de Europa en el siglo XVII. Sus compañías eran corporaciones subvencionadas por el Estado, y un cargo en ellas era comparable a un cargo en el Estado. Se decía que en Inglaterra educaban para ser caballeros rurales, pero en Holanda educaban para el comercio. Otros mercaderes apelaban a la honestidad, liberalidad y fidelidad de los comerciantes holandeses.

Los holandeses manejaron su comercio y su imperio con eficiencia. Aunque su propio país no producía ningún material que pudiese utilizarse en la construcción de buques, dominaban la desembocadura del Rin, por donde venía el roble alemán, y gracias al tratado con Dinamarca de 1649, pudieron acceder a la madera báltica. Construyeron sus barcos para ser manejados por una pequeña tripulación, reduciendo el aparejo a las dimensiones más sencillas, capaces de ser manejadas por el esfuerzo humano.

Los holandeses abandonaron el compromiso entre el barco mercante y el de guerra, ya que sus mercantes llevaban únicamente mercancías y no cañones. Era feo pero útil. Los astilleros holandeses producían barcos de todas clases, que además vendían a los ingleses a pesar de las protestas de los astilleros ingleses.

Todos estos adelantos transformaron a los holandeses en los cargadores generales de Europa. Amsterdam era una gran ciudad de almacenes comerciales que abastecían de mercaderías a toda Europa. Todos los colonos embarcaban

sus productos en barcos holandeses por su bajo costo y su cuidado en el almacenaje.

La Navigation Act de 1651 fue una lucha contra los holandeses y en 1652 condujo a una verdadera guerra con Holanda, pero la política de la república era vacilante, ya que Cronwell nunca pudo sacar de su mente el espectro español. Aún durante la guerra se logró un acuerdo semejante al de Tordesillas. Todo el mundo colonial fue dividido, y Holanda se quedó con Brasil y el Oriente e Inglaterra con el resto de América. Esto no dio resultado y finalmente la política antiholandesa se impuso y ambos compitieron fuertemente con el mercado colonial. Además quedaba la convicción de que si el imperio inglés quería tener unidad económica, Nueva Amsterdam debía ser destruido.

CAPITULO IX: EL VIEJO SISTEMA COLONIAL

LAS COLONIAS EN 1660: La iniciativa de la colonización inglesa había procedido de particulares. A mediados del siglo XVII, eran tiempos apropiados para que los ingleses intentasen unir sus colonias en un imperio. Las guerras civiles habían debilitado el centralismo del Imperio. Al producirse la restauración, las colonias reconocieron equívocamente a Carlos II como rey.

Los poderes de la Corona variaban de una colonia a otra. Hasta la guerra civil, Virginia había sido la única colonia de la Corona. Durante la guerra civil otras colonias pasaron a poder de la Corona, como Barbados, Jamaica y las islas Leeward. La Corona nombró gobernadores, consejos directivos, jueces y otros cargos administrativos. Los gobernadores nombraban a su consejo directivo, y comúnmente venían de Inglaterra. Los tribunales no tenían poderes especiales y de sus fallos se apelaba ante el consejo privado, no ante un tribunal especial.

En las colonias propietarias, su dueño era señor y jefe de gobierno. Nombraba a las autoridades y estas le debían lealtad a él. En su mayoría, los propietarios eran cortesanos y nunca se dio que una colonia quisiese su independencia. A mediados de siglo, las concesiones de propietarios ya eran anacrónicas, y solo una sobrevivió como empresa en marcha, y el consejo privado pidió a Carlos II que detuviese las concesiones, aunque las hizo: Carolina (1663), Nueva York y Nueva Jersey (1664) y Pennsylvania (1682). La última fue Georgia (1732) como refugio para deudores insolventes.

La forma de gobierno de propiedad no se estableció nunca en Nueva Inglaterra. Massachusetts, Rhode Island (después de 1663) y Connecticut, fueron colonias de carta, es decir, cada una de ellas tenía una carta real semejante a la de una carta de una compañía mercantil por acciones. Este gobierno era lo mas parecido a un gobierno responsable en los imperios de la época.

A pesar de estas diferencias, existía en 1660 un gobierno colonial interno reconocido. Cada colonia tenía un gobernador con consejo ejecutivo y una asamblea legislativa. El derecho a voto se limitaba a los propietarios de fincas, y

los criados escriturados y la gente sin tierra solo votaban en el gobierno municipal. La esclavitud era reconocida en todas las colonias.

El imperio inglés era el único donde las instituciones jugaban un papel importante. Las asambleas locales votaban impuestos y hacían leyes locales, pero tras la restauración, los abogados de la Corona empezaron a señalar que las leyes debían ser aprobadas no solo por el gobernador, sino también por su consejo.

El parlamento inglés legislaba para todo el imperio, no le incumbían los asuntos internos de las colonias y la validez de sus leyes era a veces contradicha, especialmente en Nueva Inglaterra. En algunas colonias de la Corona incluso se aprobaron impuestos a perpetuidad, como el impuesto del tabaco en Virginia.

Los celos y las diferencias de lealtad; el lenguaje de independencia empleado por algunas colonias; y la dificultad de aplicar la legislación comercial; todo esto reclamaba la afirmación de una autoridad real unificadora. El siglo XVII trajo una mayor prosperidad para Inglaterra, ya que la demanda de trabajo aumentó a raíz de la creación de las nuevas industrias. La colonia ideal era aquella donde un grupo reducido de colonos ingleses controlase a una masa de trabajadores extranjeros en la producción de artículos tropicales. Por ello se prohibió la emigración a Nueva Inglaterra o de esta a las Antillas. Naturalmente, para esto se necesitaba un control más fuerte y unificado.

LAS LEYES DE COMERCIO: En el siglo XVII, el gobierno inglés intentó convertir las colonias en la contrapartida económica de Inglaterra en un imperio unificado. Los principales peligros para el imperio, radicaban en la guerra económica y en la posible guerra con Holanda; el comercio de las colonias con extranjeros; y en la indiferencia de los colonos por los intereses ingleses.

A las colonias debía dárseles el monopolio del mercado nacional en cuanto a sus productos característicos. Este principio se aplicó primero al tabaco de Virginia y con el tiempo al resto de las materias primas de las colonias. Las colonias debían producir géneros que Inglaterra no podía. Actividades que se podían hacer en Inglaterra debían ser dificultadas en las colonias

Todos los productos más valiosos debían ser enviados a Inglaterra. Si a los productores coloniales se les daba un mercado seguro en Inglaterra, ésta podía insistir en un monopolio comercial.

Debía controlarse también el comercio de transporte. Los éxitos de los holandeses desafiaban aparentemente la libre competencia; los extranjeros debían ser excluidos del mercado colonial y el transporte de mercaderías debía efectuarse en barcos ingleses o coloniales.

Las colonias debían estar fuera de los límites fiscales de Inglaterra. Los productos coloniales pagaban derechos más bajos que los de las mercancías extranjeras semejantes.

La marina de guerra y la mercante debían ser aumentadas para defender este monopolio, con el objeto de defender el imperio de los ataques de los piratas y los corsarios.

Entre las muchas leyes que acogían estos principios, destacan tres disposiciones: la Ley de Navegación de 1660, la de Mercado Fijo de 1663 y la de Aduanas coloniales de 1673. La ley de Navegación prohibía la importación de cualquier colonia inglesa de productos, si no era en barcos ingleses (construidos en Inglaterra o en sus colonias y propiedad de ingleses, o que tuviesen $\frac{3}{4}$ de tripulación inglesa). Además, enumeraba cuidadosamente los productos que solo podían ser enviados a Inglaterra o a una colonia inglesa. Estos eran el tabaco, el azúcar, el algodón, el añil, el jengibre y las maderas de tinte. Todos se producían en las Antillas (a excepción del tabaco) y no se podían dar en Inglaterra. Con el objeto de asegurar el cumplimiento de estas disposiciones se exigía que el capitán depositase una suma de dinero en el puerto de partida, como garantía. La fianza se recuperaba mediante un certificado entregado en el puerto de llegada.

La Ley de Navegación dejaba a los buques coloniales en entera libertad en el mercado intercolonial, y el sistema de fianza contribuyó a darles un monopolio virtual de ese mercado. En cambio, en el sistema español, el mercado intercolonial estaba casi prohibido.

La Ley del Mercado Fijo de 1663 establecía que todos los artículos, fuesen ingleses o extranjeros, destinados a las colonias, debían ser embarcados en puerto inglés. Un pequeño número de artículos muy solicitados en América fue excluido de esta regla. Con ello se proponía aumentar el rendimiento de los derechos de aduana y asegurar a los exportadores ingleses un mercado colonial.

La Ley de Aduanas Coloniales establecía un derecho de exportación sobre todos los artículos coloniales enviados de una colonia a otra. Antes, los artículos coloniales podían ser llevados a puertos extranjeros y vendidos más baratos que aquellos que pudieron pagar derechos de ingleses. Mediante un gravamen en la partida, aquellas violaciones a la Ley de Navegación fueron inútiles. Esta ley fue fortalecida por la Ley de Navegación de 1696, que dispuso la instalación de tribunales del Almirantazgo en las colonias para cumplir esta ley.

La Ley de Navegación de 1660 fue seguida de un impresionante desarrollo de la marina mercante. La marina colonial también creció y floreció bajo la protección real. La protección era necesaria, ante la epidemia de piratas que infestaban el Atlántico (holandeses y turcos), sobre todo después de 1679, cuando una escuadra argelina apresó a 13 naves virginianas. Muchos marinos terminaron sus vidas como esclavos en las galeras argelinas. Unas veces mediante la fuerza y otras mediante tratados, Inglaterra obtuvo promesas de los argelinos, pero poco duraderas y eficientes.

El poder marítimo era la clave de la política imperial inglesa, ya que permitía cumplir las leyes. Sin embargo, había dos obstáculos principales: la posición estratégica de Holanda en el Hudson y la falta de cooperación de las colonias, que estaban más preocupadas de sus intereses locales.

NUEVA YORK Y NUEVA INGLATERRA: Las pugnas coloniales del siglo XVII estuvieron en gran medida fuera de la órbita diplomática europea, y conforme a las ideas de la época, las violaciones de Holanda a la ley comercial implicaban represalias sin la formalidad de la guerra. Carlos II concedió todo el territorio entre Connecticut y Maryland a Jacobo, Duque de York, quien preparó una flota con el propósito de anexionar Nueva Holanda y también para realizar una investigación sobre el gobierno de Nueva Inglaterra. La anexión se realizó sin resistencia, y los holandeses obtuvieron concesiones generosas. Nueva Amsterdam se convirtió en Nueva York, y esta, junto con Nueva Jersey y Delaware, se convirtieron en colonias de propietarios. Se cerraba la brecha mayor del comercio inglés.

La otra brecha requería otro sistema. Era obvio que las leyes comerciales no podían hacerse cumplir si no era por oficiales ingleses nombrados y pagados por la Corona. Esto era el fin de la semiindependencia colonial. Los colonos no veían con buenos ojos a los propietarios, generalmente ausentes, ni a sus rentas. New Hampshire y Bermudas se convirtieron en colonias de la Corona durante el reinado de Carlos II; Nueva York, Nueva Jersey y Delaware las siguieron en 1685, al ascender al trono su propietario. Desde 1689, la Corona insistió en controlar el nombramiento de los gobernadores. El crecimiento de la población en las colonias hizo del régimen de propietarios un anacronismo.

En las colonias de carta la situación era diferente. Los colonos, o al menos las oligarquías gobernantes de las colonias estaban celosamente apegados a sus privilegios, y eran capaces de tomar las armas para defenderlos.

Ningún gobierno imperial podía dejar pasar semejante desafío. En 1678 fue nombrado Edward Randolph como recaudador de aduanas de Nueva Inglaterra. Hasta 1682 luchó por aplicar las leyes de comercio frente a la obstrucción organizada. En 1683 regresó a Inglaterra e incitó a abrir procesos contra la carta de Massachusetts. En 1684, se convirtió en colonia de la Corona, al ser revocada su carta. Connecticut y Rhode Island la siguieron poco después.

No hubo resistencia a estas medidas. La eliminación de las cartas produjo la unión de todas las colonias del norte en una sola. Jacobo II envió a Sir Edmund Andros como gobernador de Nueva Inglaterra y Nueva York. Se debían suspender las asambleas coloniales y gobernar por un consejo nombrado autoritariamente. En 1688, lamentablemente, Jacobo fue derrocado y Andros arrestado y devuelto a Inglaterra. La situación volvió a poner pie atrás. Guillermo III devolvió sus cartas a Connecticut y Rhode Island en 1690. Massachusetts también recobró su carta, pero su gobernador sería designado por la Corona y la condición de ser miembro de la iglesia para votar será abolida.

En los años posteriores a la revolución, el gobierno de las colonias cambió por última vez. No se realizó el sueño de Jacobo: centralizar la administración. Sin embargo, la Corona nombraba ahora gobernadores y otros funcionarios en casi todas las colonias. Se introdujeron derechos de aduana y los poderes feudales habían sido cercenados. En 1696, Guillermo III estableció un consejo de comercio y colonias permanentes para reemplazar al consejo privado que estaba a cargo de los asuntos coloniales. Por el lado popular, el sistema representativo había alcanzado una gran popularidad. Las asambleas fueron importantes como semilleros de la independencia, pero los gobernadores no eran responsables ante las asambleas.

Por otro lado, el sistema colonial tenía una debilidad cardinal, ya que nunca dictó providencias adecuadas para el pago de sus funcionarios. Cada asamblea votaba impuestos para pagar a los funcionarios. Los gobernadores coloniales fueron hombres distintos: unos eran nobles, otros militares, otros hacendados y otros meros servidores y empleados voraces. Sus salarios estuvieron a merced de asambleas caprichosas, ante las cuales ellos no eran responsables.

El temor de invasión o cercamiento mantenía unido al imperio. Los españoles dominaban gran parte de América, las colonias francesas estaban creciendo, y los indios eran una perpetua amenaza a la frontera. Si los tres se unían, significaría el final de las colonias.

LUISIANA Y LA BAHIA DE HUDSON: La política de Colbert en la Nueva Francia fue de un mercantilismo más rígido que el de la restauración inglesa, y en algunos aspectos tuvo un éxito aparente, aunque temporal. Sus fines generales fueron obtener un gran aumento de la emigración a las colonias, un aumento de la marina mercante, y la ocupación de puntos estratégicos, con fuerza militar adecuada, a fin de bloquear el avance inglés.

En esta etapa, la colonización francesa fue mejor dirigida, y también menos espontánea. Sobre el papel, el proyecto de Colbert era el más ambicioso. Abolió las compañías de Richelieu y confió el comercio y la colonización a la Compagnie de l'Occident, como agente de la corona. En 1678, la Corona tomó la dirección de la compañía. Así, Colbert consiguió que la Corona supervisase el gobierno de las colonias. Los gobernadores debían ser asesorados y vigilados por los intendentes, que se encargaban de los asuntos económicos y de hacienda. Estos a su vez eran asesorados por consejos que también servirían como tribunales de apelación.

Colbert conservó el sistema de feudos de Richelieu, pero los condicionó a la ocupación efectiva. Se movilizó gente de varias formas: a soldados pensionados se les concedieron tierras en el Canadá y muchos fueron afincados en puntos estratégicos. Se les suministraron herramientas, semillas y provisiones. El gobierno incluso les pagó a las esposas para que viajaran. La población de Canadá francés se multiplicó por 3, y continuó en aumento debido a la fecundidad de los colonos. Intrépidos y resueltos eran conscientes de su responsabilidad.

Los franceses eclipsaron a los ingleses como exploradores de tierra. En 1673, los jesuitas habían explorado los grandes lagos y llegaban a la cabecera del Mississippi y sus afluentes. En 1682, La Salle hizo su primer viaje recorriendo río abajo el Mississippi hasta el golfo de México, lo cual abrió las rutas de expansión de los colonos franceses, que, desgraciadamente, no fueron usadas en su plenitud.

Sin embargo, Colbert no logró hacer atractiva a los franceses intrépidos la obra de la colonización, ya que la estructura feudal de la sociedad canadiense arrojó a los colonos a tierras más deshabitadas. Asimismo, los monopolios de las compañías comerciales atraían a los mercaderes furtivos (empleados reñidos con las compañías o despedidos de estos). Dos de estos descontentos provocaron el golpe más rudo que recibió el monopolio francés en Canadá durante el siglo XVII (la fundación de la Compañía de la Bahía de Hudson). Una ruta terrestre a la costa de la bahía de Hudson fue descubierta por dos peleteros franceses, pero no pudieron fomentar un comercio de pieles en la bahía de Hudson, pero tuvieron la ayuda del príncipe Ruperto de Inglaterra. En 1670, fundó la Compañía de la Bahía de Hudson, que comerciaba con la bahía por mar. Fue el primer ataque serio al liderazgo francés del comercio de pieles.

Hasta 1682, la compañía tuvo éxito en su misión, y en esos años se fundaron fuertes para explotar el comercio de la costa sur y suroeste de la bahía. A partir de este año, comenzaron los contraataques franceses que les dieron el triunfo con la conquista de Nueva Inglaterra en 1691, y con el asedio a las colonias inglesas de Terranova y a las de la compañía.

Al final del siglo XVII, las líneas de la lucha por el dominio y el comercio de América eran ya manifiestas. Los holandeses empezaban a retirarse debido a la lucha en Europa. El poder de Portugal estaba aislado al Brasil, y el imperio español parecía al borde del colapso, siendo su papel en la contienda del siglo XVIII bastante pasivo. De los mayores competidores en la lucha, cada uno tenía su debilidad: a los ingleses les faltaba unidad y disciplina, pero a los franceses les faltaba población.

CAPITULO X: EL COMERCIO Y EL DOMINIO DEL ORIENTE

LA EXPLORACION Y LA EXPANSION EN EL LEJANO ORIENTE: La Compañía holandesa de la India Oriental adquirió territorios lentamente. Los teóricos en Amsterdam atribuían la decadencia portuguesa en Oriente a la disipación de energía y capital en la conquista territorial, y evitaron que los holandeses cometiesen un error semejante. La norma general era apearse únicamente al comercio y evitar entrometerse en política. Esta norma hizo difícil a los holandeses protegerse de ataques terrestres. Se prestó poca atención a la agricultura, y se siguieron pidiendo concesiones para la caza del tigre y del rinoceronte en las cercanías.

Algunos de los empleados de la compañía, sin embargo, apoyaron desde el principio una política más conquistadora. El mismo Coen declaró territorio de la compañía toda la zona desde la frontera de Bantam hasta la de Cheribon, y desde el Mar de Java hasta el Indico. Algunos directores apoyaron esta política, que fue la que prevaleció.

El plan general de Coen era hacer de Batavia el mercado central del comercio interasiático y el depósito de las mercancías que se enviaban a Europa. Desde que los intereses comerciales se extendieron en el Oriente, el plan de forzar el comercio a través de Batavia implicaba mucho transporte marítimo por largas rutas indirectas, pero se esperaba que estas consideraciones cediesen ante las de monopolio. Un monopolio centralizado era lo más fácil de proteger. La compañía debía cerrar todos los mares orientales a los buques de otros países europeos, y de relegar a la marina nativa a un papel auxiliar. Tal sistema solo podía ser ejecutado por flotas armadas y sostenido por una vasta red de puertos fortificados. El establecimiento de puertos y bases requería tratados de comercio con los gobernantes locales, que luego se convirtieron en protectorados. Los holandeses adquirieron así mucho más territorio que los portugueses.

Uno de los objetivos más inmediatos de la compañía era obtener el control de los accesos occidentales al archipiélago. Malaca fue conquistada en 1641 por el gobernador Van Diemen. En 1640, en Ceilán, los holandeses se aliaron con el rey de Kandy contra los portugueses. El monarca contrajo una fuerte deuda con los holandeses, que se pagó con elefantes y canela. Los holandeses se apoderaron de las colonias costeras y en 1658 expulsaron a los portugueses. El control holandés colocó a la compañía en una sólida posición para controlar las rutas que cruzaban la bahía de Bengala y restó estímulos al comercio de otras potencias con la zona.

Todos estos cambios sirvieron para asegurar el monopolio holandés sobre la parte más valiosa del comercio oriental, como lo era el comercio de especias con las Molucas, ya que los españoles tenían ya la batalla perdida, a pesar de que resistieron en Tidore hasta 1663. El grupo de Banda fue conquistado por Coen en 1621, siendo los habitantes muertos o reducidos a la esclavitud y su tierra repartida entre los criados de la compañía o individuos designados por esta, que se comprometieron a vender toda su producción a la compañía, y a los precios fijados por esta. De manera semejante cayó Amboina en 1647. En 1650, se reprimió un levantamiento en Ternate y en 1657 su sultán fue obligado a firmar un tratado mediante el cual, a cambio de una pensión holandesa, se comprometía a prohibir el cultivo de especias en su territorio, abandonando la producción de estos productos a las islas de la compañía. Ternate cayó cada vez más bajo la influencia holandesa, y la credibilidad a su gobernante decayó paulatinamente, y el reino de Macasar adquirió cada vez más poder político. Los comerciantes indígenas de Macasar fueron difíciles de controlar para los holandeses. Los comerciantes ingleses, daneses y portugueses proporcionaron armas y municiones al soberano de Macasar para una inevitable guerra. Por ello, en 1669, los holandeses, bajo la dirección de un piloto de la compañía, tomaron la isla. El soberano consintió en

vender toda la producción exportable de sus dominios a la compañía y concedió a los holandeses un monopolio de importación de manufacturas y de todas las mercancías chinas. Todo esto hizo que los propietarios indígenas de buques se dedicasen a la piratería, por lo que se establecieron mas puertos fortificados, desde Ternate (Molucas) hasta Palembang (Sumatra).

En las islas más pequeñas (excepto en el grupo de Banda y en Amboina) los holandeses ocupaban en el siglo XVII solo las ciudades puertos, o en algunos casos, solo los lugares donde se encontraban sus fuertes y almacenes. Pero en Java, las circunstancias políticas los obligaron a extenderse en su territorio. En un principio, la seguridad de Batavia dependió de la habilidad holandesa para explotar la rivalidad entre el sultanato de Bantam y el de Mataram. Bantam sostuvo la causa perdida de los ingleses en 1618 con la esperanza de recuperar el territorio de Batavia, y por razones económicas y políticas, los bantamanos continuaron siendo enconados enemigos de los holandeses. Mataram fue originalmente una potencia terrestre del centro de Java y reclamaba Batavia. Tuvo durante 20 años en constante preocupación a los holandeses, hasta que en 1646, un nuevo sultán se comprometió a excluir a los comerciantes javaneses del comercio de especias. En 1675, los holandeses intervinieron en un pleito sucesorio de Mataram y consiguieron del vencedor un convenio por el cual se cerraban los puertos de Mataram a otros extranjeros. Otra guerra de sucesión en 1705 dio a la compañía mucho más territorio en Priangan, y en el este de Madura, y la soberanía de Cheribon. Los holandeses derrotaron al sultán de Bantam en 1680, consiguiendo el monopolio de la pimienta y el cierre de los puertos a los extranjeros. A fines de siglo la compañía controlaba una gran región del interior de Java, sin que ningún príncipe nativo pudiese desafiarla.

En la segunda mitad del siglo XVII la compañía estableció su supremacía en las islas. Los principados indonesios no pudieron contra su poder, ya que constantemente estaban pidiendo a los holandeses que interviniesen en sus querellas, a cambio de recompensas comerciales. Los empleados de la compañía solo se retiraban cuando eran resarcidos de los gastos con gran interés. A fines del siglo, mucho más territorio se había convertido en protectorado holandés. Estaba abierto el camino para un nuevo imperio. Los holandeses también contribuyeron mucho al conocimiento geográfico europeo. En el siglo XVII los buques que hacían el tráfico con la India encontraron miles de millas de mar abierto. Nada se conocía todavía de la Antártida. Mientras, la Australia había sido descubierta como consecuencia de la expansión holandesa en el Oriente. Varios capitanes, especialmente holandeses, se habían atrevido a navegar por sus costas a principios del siglo XVI, pero los holandeses no mostraron interés en Australia.

Otra realización de la compañía hay que mencionar: la colonia en el Cabo de Buena Esperanza. Fue erigida en 1652 como base estratégica para el comercio de las Indias y como escala para el aprovisionamiento de las naves de la compañía. Esta ofreció medios y arriendos en fáciles condiciones, atrayendo un

gran número de colonos. A los pocos años, la colonia producía vino y alimentos en gran cantidad y se había convertido en una posesión valiosa.

La ilustración más expresiva de esta expansión la encontramos en la modificación de los buques indígenas en el Indico. Las embarcaciones europeas no eran en ningún modo más eficientes que las nativas, pero se consideró prudente reproducir las naves europeas. Los holandeses y los ingleses establecieron arsenales en Oriente e introdujeron métodos europeos de fabricación de armamento.

EL GOBIERNO HOLANDES EN LAS INDIAS: La política colonial holandesa se realizó de mala gana y solo para adquirir territorio para el comercio. Batavia estaba a la cabeza de una serie de asentamientos dispersos, y los empleados tenían rangos comerciales y no administrativos. Muy cerca del administrador general estaba un funcionario llamado director general de comercio.

Aunque la compañía no pudo evitar adquirir territorio en beneficio de su seguridad, pudo delegar responsabilidades administrativas en aquellos territorios que se extendían más allá de las ciudades portuarias y los terrenos de las factorías. Así, en Priaman y en las zonas costeras de Java, la administración de la compañía estaba confiada a verdaderos señores feudales independientes (regentes, empleados menores de la compañía). Los regentes estaban a las ordenes de los funcionarios europeos de la compañía, pero estos solo se preocupaban de fiscalizar su actuación comercial. Solo en el siglo XVIII se comenzaron a revisar los fallos judiciales de los regentes.

A fines del siglo XVII, los príncipes más distantes de Java se vanagloriaban de tener una independencia, más o menos ficticia, gobernando bajo la soberanía o la protección de la compañía, o en subordinada alianza con ella. El decano de los funcionarios holandeses en la corte de estos príncipes era el “residente”, que ejercía la jurisdicción civil y criminal sobre los holandeses y los europeos. Respecto de los príncipes y sus súbditos, las funciones de los residentes eran principalmente comerciales. Los extranjeros no europeos vivían bajo la jurisdicción de sus propios jefes. Solo las zonas pequeñas pero importantes de Amboina y de las islas Banda, que producían especias, eran administradas por la compañía. En otros lados, los tratados de alianza o protectorado suscritos por “residentes” holandeses protegían los intereses de sus connacionales.

La renta de la compañía procedía de los beneficios comerciales, pero por ser su comercio un monopolio defendido, comenzó la compañía a regular la producción con el fin de sostener los precios y a limitar a zonas bajo su control la producción de frutos especialmente valiosos. De la regulación de la producción al cobro de tributos solo había un paso. El deber principal de los regentes era suministrar a la compañía pimienta, añil e hilaza de algodón.

El tratado con Mataram (1677 – 78) obligaba a su príncipe a entregar cantidades anuales de arroz a un precio señalado; y el sultán de Bantam estaba

obligado a vender a la compañía, también a un precio señalado, toda la pimienta de su reino. Estos tributos eran la fuente principal de la compañía, y se dividían en “eventualidades” (tributos en especie) y “entregas obligatorias” (contratos comerciales favorables al comprador”. Los impuestos no eran tan importantes. Los europeos pagaban en dinero, mientras que los indígenas estaban sujetos a trabajo forzado.

La producción de especias era la actividad mas controlada por los holandeses en el siglo XVII. El tratado con Ternate (1657) limitó el cultivo de especias a las islas controladas por Holanda. La política de estrangulación económica privó a las islas de su producción de arroz, provocando un estado de semihambre. Este monopolio subsistió hasta que en el siglo XVIII, los franceses y los ingleses, en sus propias posesiones, acabaron con este. Mientras tanto, aparecía un nuevo producto: el café, que se convirtió en el producto más importante de las Indias holandesas.

El monopolio holandés produjo desolación y una permanente decadencia en las Molucas y algunas partes de Célebes. Sin embargo, a pesar de que la vida de los indígenas empeoró, los holandeses no tuvieron toda la culpa. La conquista de los musulmanes en el siglo XVI ya había socavado la civilización indo – javanesa. La aparición portuguesa había ya desplazado al comercio javanés, y los holandeses solo completaron el proceso al destruir su comercio exterior. Los comerciantes y los constructores de buques perdieron sus profesiones y los javaneses se convirtieron en labradores, siendo la compañía el único comprador de sus productos. La exportación de arroz en Java se vio fuertemente afectada. Su interés en el comercio los hizo sostenes efectivos de la estabilidad política. En el siglo XVIII, Java volvió a renacer.

En la vida social no hubo discriminación hacia los asiáticos, y los matrimonios mixtos fueron frecuentes (aunque la compañía se tomó el trabajo de evitar que los no europeos y mestizos fuesen a Holanda). En Batavia se prohibió todo culto que no fuese el de la iglesia protestante holandesa. En la práctica, hindúes, musulmanes y chinos disfrutaron de completa libertad de culto. Los holandeses mostraron poco interés por la labor misionera. Además, la gran variedad de dialectos malayos hacía prácticamente imposible la predicación de los nativos. El portugués siguió siendo la lengua oficial.

El Islam desplegó una creciente vitalidad. Detrás de la fuerza religiosa musulmana estaba la fuerza política turca, persa e india del norte. Se intentó suscitar el interés de estos poderosos estados por los musulmanes del Lejano Oriente, pero estos intentos fracasaron. Sin embargo, la influencia islámica se hizo mas fuerte. Además de los hindúes de Bali, los únicos asiáticos del archipiélago sin afectar fueron los chinos. En general, la influencia holandesa en la vida social fue muy débil, y en la religión, casi insignificante.

LAS POTENCIAS RIVALES EN LA INDIA: La factoría de la Compañía inglesa de las Indias Orientales en Surat gozó de una vida larga y próspera como

depósito de algodón, tejidos finos, salitre y añil procedentes del interior de la India septentrional. Los ubicuos holandeses reclamaron una parte del comercio, pero no pudieron desalojar a los ingleses por la fuerza, ni estos a aquellos. Una ruptura de la paz dentro de los dominios mogoles hubiese llevado a la expulsión de ambas partes de la zona. Los ingleses, al ver que los holandeses no estaban muy interesados en el comercio de las Indias, conservaron su posición en Surat. Los reveses padecidos fueron consecuencia o de hambres locales o de pérdidas del favor mogol. En 1623 fueron castigados por piraterías de los holandeses contra barcos que se dirigían a La Meca, y en 1636, por culpa de los ingleses. Fuera de estos accidentes, los factores de Surat desarrollaron una gran actividad comercial, a cambio de la vigilancia de la ruta de los peregrinos. Por otro lado, actuaron como corsarios de portugueses y holandeses.

En el sudeste de la India la competencia holandesa era mayor. La costa de Coromandel era más accesible para el comercio de telas simples de algodón con el cuartel general holandés de Java. Los gobernantes de la costa eran menos poderosos y menos seguros que los mogoles. Los ingleses en Masulipatam y los holandeses en Panipat compitieron encarnizadamente. En general, a los ingleses les fue mejor en el juego de la política india, principalmente por su porfía en asegurarse la protección de los grandes soberanos. Desde 1634, la política inglesa fue la de sostener una residencia continua en la corte de Golconda.

En 1639, Francis Day, agente de Masulipatam, fundó una factoría en Madrás y consiguió permiso para construir un fuerte. Esta concesión abarcaba no solo el sitio de la factoría, sino también cerca de seis millas cuadradas de territorio a lo largo de la costa. Esta fue la primera adquisición territorial inglesa en la India. Los proyectos de Day siguieron adelante, y Madrás creció constantemente. El peor enemigo era el hambre, y esta se presentó en Madrás en 1647, pero las provisiones enviadas desde Surat salvaron a la factoría y a la guarnición. En 1645, asombrado por la resistencia, ratificó la concesión de Madrás. Los directores de Londres se dieron cuenta de las posibilidades comerciales de la bahía de Bengala y en 1658, Madrás se convirtió en el cuartel general de la compañía para la India oriental.

En 1658, ascendió al trono Aurangzeb, un fanático musulmán. Durante la primera mitad del siglo XVII, la compañía se limitó a comerciar desarmadamente con los indios. Como no podía sostener una política más agresiva, confió en las grandes potencias indias para su protección contra el bandolerismo y contra la intrusión de otros europeos en la zona. Los cambios en la situación política de la India produjeron otros tantos en la política de la compañía. La persecución religiosa de Aurangzeb lo distanció de los Rajput, sus más grandes defensores, y provocó levantamientos hindúes desde Punjab hasta el Decán. En la India central iba apareciendo una potencia hindú capaz, la confederación maratha, que invadió las provincias mogoles y durante años de lucha resistió o eludió a los ejércitos imperiales.

En 1664 los marathas invadieron Surat. Saquearon la ciudad pero fueron rechazados por los hombres de la compañía. El mogol dejó de proteger a sus clientes, quienes debieron buscar nuevas formas de protección. El primer requisito era una base defendible, de ser posible lejos de la jurisdicción imperial. Esa base estaba al alcance de la mano, cuando Bombay se convirtió en posesión inglesa cuando Carlos II se casó con Catalina de Bragança. En 1665 los barcos ingleses tomaron posesión de ella y en 1668 la arrendó a la compañía. Era pestilente pero fácil de defender, y en 1669 se comenzaron los trabajos de ampliación y fortificación del puerto. Estableció una escuadra de cañoneros como protección contra los piratas locales y trabó relaciones con Sivaji, el caudillo maratha en cuyo flanco estaba atrincherado. En 1677, el comercio de Bombay ya rivalizaba con el de Surat, con lo que la dependencia de los mogoles quedaba rota.

Los mismos desordenes se vieron en la India oriental. Madrás fue amenazado por Sivaji en 1677, y pocos años después por el propio Aurangzeb en sus campañas del sur. En Bengala, las pequeñas factorías inglesas protestaron en vano contra el virrey mogol que las extorsionaba, hasta que el jefe local estableció una base defendible en Calcuta. Eso ocurría en 1686, cuando la guerra de Bengala se había convertido en una lucha contra el imperio mogol. Se había abandonado la política de comercio desarmado, lo que se hizo a imitación de los holandeses. Sin embargo, la declaración de guerra fue tomada como poco importante por Aurangzeb. Solamente las depredaciones marítimas en la ruta a La Meca atrajeron su atención. Sus oficiales se apoderaron de las factorías en Surat y Masulipatam y metieron en prisión a sus agentes. La estimación del poder inglés en el mar salvó a los factores de la expulsión. En 1690, la compañía obtuvo una nueva licencia a cambio de la sumisión total y una cuantiosa multa. En el mismo año, Calcuta fue ocupada de nuevo.

Aunque el imperio mogol en tierra era fuerte contra los ingleses, su poder estaba declinando rápidamente. Durante su ausencia en la India, Aurangzeb perdió el control sobre Delhi y el norte. Murió en 1707 y los virreyes, Persia, Afganistán, y algunos aventureros establecieron principados independientes, que fueron destruidos por los marathas. Los ingleses nuevamente se introdujeron en la intriga política y la aventura militar. Se iba a convertir en señorío territorial y en colector de tributos a gran escala.

El comercio de la compañía floreció a fines del siglo XVII. Mientras una factoría fracasaba, otra daba grandes beneficios. Las ganancias de la compañía provenían de la exportación de metales preciosos y de la compra de mercaderías orientales y de su venta en Europa. Exportaba lanas con pérdida, como concesión a la opinión mercantilista: las manufacturas inglesas no se impusieron en la India hasta finales del siglo XVIII. Durante el periodo de 1657 a 1691, se obtuvo un dividendo de 25%, y las acciones de la compañía (de 100 libras) se vendieron a 500 en 1683. En el reinado de Guillermo III, los comerciantes irregulares atacaron jurídicamente a la compañía. En la India era lo bastante fuerte para protegerse, pero en Londres la revolución la había debilitado. En 1698, finalmente, obtuvieron una ley que los reconocía con el nombre de Nueva Compañía de las Indias

Orientales. Muchos miembros de la antigua compañía se convirtieron en accionistas de la nueva. En la India, la antigua compañía continuaba disfrutando de los beneficios, y en 1702 su carta fue prorrogada por siete años más. Finalmente, ambas compañías se fusionaron entre 1708 y 1709, como “Merchator’s United Company of the Trade in the Oriental India”. En 1715, se abrió un nuevo capítulo en su historia: el comercio con China.

El principal reto al poder de la compañía en el siglo XVIII vendría de otros rivales europeos. Los holandeses se estaban retirando y los portugueses se vieron reducidos a Goa. Los principales rivales serían los franceses. La Compañía de las Indias Orientales, fue creada en 1664 y vivió precariamente peleando contra Inglaterra y Holanda en Europa y América. Sus finanzas fueron mal manejadas, pero luchó durante todo el siglo XVIII contra Inglaterra por el dominio comercial de la India. Los franceses tenían buenas relaciones con los príncipes locales, mientras que los ingleses tenían grandes bases en regiones muy separadas (Bombay, Madrás y Calcuta).

CAPITULO XI: LA ESCLAVITUD Y LA GUERRA POR EL COMERCIO

LA ESCLAVITUD EN LA AMERICA ESPAÑOLA: Los productos más valiosos de las colonias americanas fueron explotados mediante procedimientos que requerían poca pericia. Necesitaban mucho suelo virgen, de manera que cuando se agotase un terreno, hubiese uno nuevo. Se requería también de un gran ejército de obreros inexpertos, ya que el hombre blanco no deseaba trabajar. Todas las colonias padecieron falta de mano de obra, y los diversos grupos raciales libres eran en algunas colonias muy reducidos para satisfacer esta necesidad. En otros sitios, era difícil obligarlos a trabajar en las plantaciones. En la América hispana, los españoles eran perezosos y orgullosos, los indios muy sensibles a la pérdida de libertad y gozaban de protección legal contra la esclavitud. Los mestizos heredaban las características de uno u otro de sus padres. Los negros fueron la solución obvia.

La importación de africanos para reemplazar la reducida población antillana comenzó en los primeros años del siglo XVI. Se realizaba con licencia de la Corona, y no hubo oposición para su práctica. Suena extraño esta conducta de los monarcas españoles, pero en los siglos XVI y XVII los casos eran distintos. Los indios eran súbditos de Castilla y debían ser protegidos, pero los negros eran súbditos de otros reyes, y si estos los vendían como esclavos a los árabes o a los europeos, no era culpa del rey de España. La esclavitud de los prisioneros de guerra era práctica normal en muchos países del mundo. De cualquier modo, el negro era considerado más apto para el trabajo rudo que el indígena.

La esclavitud era muy común en el sur de Europa durante el siglo XVI. La expansión portuguesa en el norte y occidente africanos habían hecho del esclavo negro una figura familiar en Portugal y en España aún antes del descubrimiento de América. En las guerras contra los moros, los prisioneros eran esclavizados en ambos bandos, y todas las potencias navales del Mediterráneo usaban esclavos

para remar en las galeras. El descubrimiento de América le dio nueva vida y solo a finales del siglo XVIII fue puesta en duda su legitimidad.

Para los españoles, la primera dificultad surgió en la práctica: conseguir un suministro constante de esclavos. Muchos negros murieron por epidemias de enfermedades nuevas para ellos y por la ingestión de licores puros en las plantaciones de azúcar. Desde el punto de vista de los propietarios, la sustitución era más económica que la crianza de hijos de esclavos. Constantemente se necesitaban más y más negros y el sistema español fue incapaz de suministrarlos en cantidad suficiente.

Excepto durante algunos años del reinado de Carlos V, el comercio de esclavos se redujo a los puertos de Sevilla y Cádiz y solo los súbditos de Castilla podían realizarlo. Otras personas necesitaban permiso especial. Desde muy temprano, se empezó a vender licencias a los traficantes de esclavos, pero se trató de obligar a los barcos negreros a salir de Sevilla. Esto para que se pagase el impuesto de exportación y para asegurarse de que eran negros de Guinea y no moros africanos, que podrían corromper a los indios. Sin embargo, los españoles no tenían acceso a la costa del África Occidental, por lo que los negreros tuvieron que comprar sus esclavos a los portugueses. La única concesión que podía hacer la Corona era hacer que los negreros partiesen independientemente.

Se hizo un experimento en la primera mitad del siglo XVI, que consistió en contratar el suministro de esclavos en gran cantidad. Un banquero y comerciante alemán contrató el suministro de 4000 esclavos a las Indias hasta 1532, a cambio del monopolio. A fin de cumplir su contrato, el comerciante cedió por alquiler muchas partes de su concesión a subcontratantes, muchos de los cuales eran portugueses, y estos nombraron factores con residencia en los puertos de la América española. Este arreglo no convino a la Corona y el contrato no fue renovado. Sin duda, los portugueses continuaron introduciendo negros de contrabando, pero cuando la industria azucarera del Brasil se desarrolló, los traficantes prefirieron llevar sus negros a las plantaciones. Cuando en la década de 1570 Hawkins quiso vender sus negros, encontró un mercado fácil y fue capaz de vender incluso a menor precio que los negreros autorizados dondequiera que estuvo.

La unión de España y Portugal solucionó el problema de los esclavos en España. Sin violar sus leyes pudo usar la experiencia y facilidades portuguesas. Estos poseían puertos para la adquisición de esclavos en la costa de Guinea y buques para conducirlos. En sus tratos con los comerciantes locales, poseían además la buena voluntad de los negocios. Hasta 1595, el gobierno español continuó vendiendo permisos individuales como antes, pero muchos, quizá la mayor parte, fueron vendidos a comerciantes portugueses, lo que hizo que la cantidad de negros en las zonas azucareras de dominio español creciese rápidamente. Esta fue la única compensación recibida por los portugueses por la pérdida de su independencia nacional.

LA ESCLAVITUD EN LAS ISLAS DEL AZUCAR: Durante los siglos XVI y XVII, el comercio de esclavos estuvo al servicio de la industria azucarera. Los negros de Hawkins estaban destinados principalmente al trabajo en las plantaciones españolas. Cuando fue expulsado, los ingleses abandonaron el negocio a los portugueses, pero en el siglo XVII su comercio comenzó a decaer bajo el dominio español, y gran parte de este pasó a manos holandesas. Pronto comenzaron a desalojar a los portugueses de la mayoría de sus factorías. Los holandeses se apropiaron del tributo local consuetudinario del pescado.

En 1640 se introdujo el azúcar en Barbados y los plantadores comenzaron a demandar esclavos. Durante la guerra civil y la república les fueron suministrados por los holandeses, pero después de la restauración se comenzaron a dar opiniones adversas a este comercio en Inglaterra, ya que era contrario a los principios mercantilistas. Había que encontrar un modo alternativo de subsistencia y este solo podía darse mediante una compañía mercantilista. La corona inglesa no tenía recursos para construir barcos armados, por lo que hubo que formar una compañía y en 1660, Carlos II formó la Royal African Company, siendo él mismo accionista de ella.

Pasando por muchas vicisitudes, la compañía realizó un comercio próspero, si bien estuvo constantemente al borde de la bancarrota. Esto fue debido a tres razones: la constante interrupción del comercio a causa de la guerra, que forzó a la compañía a elevar a 25 o 35 libras el precio de cada esclavo. Por otro lado, su monopolio fue atacado por los constantes intrusos, que se aprovechaban de los convenios de la compañía con los jefes dedicados al tráfico de esclavos y luego los vendían a menor precio que ella en las Antillas. Por último, era defraudada por sus propios agentes, que compraban esclavos por su propia cuenta, los conducían en los barcos de la compañía y los vendían particularmente al término del viaje. Esto hizo común el hacinamiento y la mortandad en la travesía, y las pérdidas pesaban sobre la compañía.

La compañía pudo aumentar sus ganancias vendiendo esclavos a mejor precio en las colonias españolas, pero sus puertos estaban cerrados por ley a los buques ingleses. Una solución a esto era que los españoles fuesen a Jamaica y Barbados y comprasen allí sus negros y los llevarsen en sus buques, pero esto era contrario a la ley de Navegación. Por ello, la compañía tuvo que conceder dispensas a casos particulares. Y en 1663 Carlos II concedió una dispensa de esta ley que consistió en permitir que los españoles visitaran puertos en las Antillas inglesas para comprar esclavos. Esta dispensa levantó una tormenta de protestas entre los colonos ingleses de las Antillas, ya que temían que la competencia de los españoles elevase el precio y que los esclavos vendidos a los españoles fuesen empleados en la producción de azúcar, que podría competir con la propia en el mercado europeo. Hicieron una mordaz campaña contra la compañía, y compraron esclavos a los intrusos.

La política mercantilista del comercio de esclavos se enfrentó a un dilema fundamental. ¿Era el tráfico simplemente el medio para abastecer el costo de la

producción de azúcar? ¿O el suministro de esclavos era un fin en si mismo? La compañía era una corporación muy poderosa y probablemente las decisiones del gobierno fueron influidas por esta. A fines del siglo XVII, el gobierno apoyó a los traficantes de esclavos. Parecía que la única solución era conseguir un contrato distinto para el suministro de esclavos a la América española.

Estas disputas sobre el comercio de esclavos no fueron influidas por consideraciones morales o humanitarias. A los marinos les desagradaba embarcarse en buques negreros y algunos cuáqueros protestaron contra el comercio basados en principios morales, pero no fueron escuchados. Su legalidad descansaba en la independencia de los reyes africanos que les suministraban los esclavos. Siendo una costumbre aceptada por los africanos, era constitucional. La esclavitud era admitida mediante una analogía con la servidumbre inglesa. Se decía que si la propiedad de siervos se extinguió en la práctica, ninguna ley aprobó el estado de siervo. Un argumento semejante se usó en Francia. En 1685, Luis XIV promulgó el "Code Noir", que servía como código general de derecho para los negros. Parece que los esclavos de las colonias españolas fueron mejor tratados, pero en todas partes estuvieron a merced de su propietario.

El comercio de esclavos tuvo consecuencias duraderas sobre la población de América. En las posesiones españolas y portuguesas, el negro trabajaba solo en el azúcar, pero en los imperios inglés y francés, los esclavos fueron empleados en la producción de arroz, tabaco y, posteriormente, algodón. En la mayor parte de las Antillas la población blanca comenzó a disminuir una vez que se introdujo el azúcar. En Barbados, los hacendados blancos resultaron mas tenaces. Esto nos explica el hecho de que haya una alta población negra en las Antillas. El agricultor esclavo era, para los colonos del sur de Norteamérica, un asesino de la tierra. En todos los lugares donde trabajaron dejaron una tierra exhausta y una gran masa de libertos que requería cuidados. Estos problemas no se vieron antes, cuando solo se hablaba de riqueza del comercio de esclavos.

LOS ASIENTOS: En 1595, el gobierno español aprobó el primero de una larga serie de asientos de esclavos. Estos eran un convenio por el cual se daba en arrendamiento el comercio de esclavos o una gran parte de este, a un contratista que organizaría toda la empresa, sosteniendo sus propias factorías para el comercio en Africa, España y las Indias. Debía encargarse de vender permisos a subcontratantes, entregando los correspondientes derechos a la Corona. El y sus subcontratantes podían enviar sus esclavos de Africa a América, para lo cual se abrió el puerto de Buenos Aires. A cambio, el contratante debía enviar negros a los puertos que la Corona le señalase.

El primer asiento se concedió a un portugués que debía suministrar 38 mil esclavos hasta 1604. Este sistema se usó hasta 1640. Los esclavos eran enviados en buques portugueses y la Corona y los contratantes quedaron satisfechos. Los mercaderes de Lisboa eran los únicos portugueses que deseaban permanecer bajo la tutela española. Finalmente, en 1640, Portugal se independizó de España y el asiento se desbarató.

La corona española intentó volver al sistema anterior a 1580, pero los tiempos habían cambiado. Los holandeses se apoderaron de Curazao y los ingleses conquistaron Jamaica. Ello los dejó con factorías comerciales en la misma entrada de las Indias. El tráfico negrero ya era poco lucrativo para los españoles, debido a que un negrero no podía atravesar la peligrosa ruta del Atlántico sin protección de los bucaneros del Caribe. Desde 1640 hasta fines del siglo XVII, el tráfico negrero fue principalmente de contrabando. Y con los negros, se introdujo toda clase de productos. El monopolio español prácticamente desapareció.

El asiento daba algún medio al gobierno español para recuperar cierto control indirecto sobre el comercio de esclavos: si un contratista recibía un monopolio, este haría lo posible para protegerlo de los ataques enemigos. Pero ya no había súbditos capaces de emprender semejante empresa. De haber revivido el asiento, este hubiese pasado a manos de una compañía extranjera, y hubiese sido más un tratado internacional. Los españoles iniciaron arreglos con una compañía genovesa, y después con una portuguesa, las cuales cumplieron parcialmente sus contratos con ayuda de subcontratantes ingleses y holandeses. Al terminar el siglo, surgió una solución favorable y adecuada. Esta era una unión entre Francia y España. Así fue concluido un asiento con la Compañía de la Guinea francesa en 1701. Los franceses tenían un plan comercial semejante al de los ingleses. Poseían islas productoras de azúcar (Guadalupe, Martinica y Granada) y por el tratado de Ryswick (1697) obtuvieron la mitad de La Española (Haití). Esta compañía se proponía monopolizar el suministro de esclavos a sus posesiones y a las españolas.

Este contrato no convenía a los ingleses ni a los holandeses, y este era uno de los propósitos por los cuales se aliaron contra Francia y España en la guerra de sucesión española. Este objetivo fue alcanzado. Se persuadió o intimidó al gobierno español a que lo hiciese, y al fin de la guerra fue concedido el monopolio a la South Sea Company, que debía vender al por menor en los puertos americanos.

Con el asiento, se concedió a la compañía el derecho de enviar todos los años un buque cargado de mercadería a Portobelo. Solo 6 buques fueron enviados. Por ello, los españoles hicieron todo lo posible para terminar con esto. La compañía había llegado a un alto grado de inflación por sus negocios en perspectiva, y terminó en la bancarrota.

Por otro lado, el asiento era considerado como concesión valiosa, ya que permitía el contrabando de todas clases. Los comerciantes que seguían en vela a los contrabandistas obtuvieron a menudo grandes ganancias. El convenio duró hasta 1739, cuando fue interrumpido por una nueva guerra. El asiento fue abandonado en 1750, entregándose a la compañía una indemnización de 100 mil libras en efectivo. Para este tiempo, los ingleses eran los principales comerciantes negreros de América.

LA SUCESION ESPAÑOLA: Las concesiones conseguidas por la victoria en la guerra de sucesión resultaron muy lejanas de las esperanzas originales, pues el gobierno español era más obstinado de los que se creía. El tratado de Utrecht sancionó cambios importantes de posesión territorial que serían permanentes.

La América septentrional francesa fue desmembrada. Nueva Escocia pasó a Inglaterra, junto con toda Terranova. La isla de Cabo Bretón siguió en manos francesas y allí edificaron la imponente fortaleza de Luisburgo, que fue una gran amenaza para la seguridad francesa en esa región.

El dominio de la costa de la bahía de Hudson le fue confirmado a Inglaterra. La determinación de la frontera entre Rupertland (territorio de la compañía de la bahía de Hudson) y Canadá fue confirmado por una comisión, siendo la actual frontera de Canadá y EE.UU. El Canadá francés fue encerrado al norte y al NE por el territorio de la compañía, y al sur y al este, por Nueva York, Nueva Inglaterra y Nueva Escocia. La única ruta abierta para los franceses fue la del SE, bajando el Mississippi hasta la unión con Luisiana. Nueva Orleans (capital de Luisiana) fue establecida como colonia en 1717.

En las Antillas, Inglaterra obtuvo la isla de San Cristóbal, pero Francia retuvo la de Santo Domingo. A pesar de que las tierras de las islas inglesas empezaban a agotarse, los hacendados ingleses de las Antillas hicieron una oposición firme a cualquier proyecto inglés que buscara adquirir nuevas islas cuyo azúcar pudiese competir con el suyo. El viejo dilema de los traficantes de esclavos seguía sin resolverse. Las islas francesas competían cada vez más exitosamente en el siglo XVIII, comprando esclavos y vendiendo azúcar.

Las pérdidas de España solo fueron en Europa: los Países Bajos, Menorca y Gibraltar. En América, el imperio español seguía intacto, aunque ciertos observadores ingleses decían que estaba próximo al colapso, pero realmente, renació bajo la nueva dinastía.

Holanda salió perdiendo con la paz, ya que su poder naval y comercial decayó. Al concentrarse en el desenvolvimiento de la marina mercante, los holandeses descuidaron los navíos de guerra. Los holandeses salieron perdiendo de todas las guerras, al descuidar el aspecto defensivo, y en todas partes, salvo en las Indias orientales, su iniciativa pasó a Inglaterra.

Las pérdidas francesas y holandesas fueron las ganancias inglesas. Luego de la derrota francesa en Málaga (1704), Inglaterra quedó dueña del mar, y el volumen del comercio aumentó anualmente durante la guerra. Aunque la armada inglesa padecía sus momentos de abandono, el dominio inglés del mar fue muy pocas veces efectivamente disputado durante el siglo XVIII, y sirvió a un codicioso imperialismo. En todas las regiones que se disputaban Inglaterra y Francia, el dominio terrestre dependió naturalmente del marítimo.

