Una historia monumental de la expansión portuguesa

EN EL BRASIL

Merecen atención, comentario y aplauso los fascículos de una bellísima publicación que se imprime en Porto bajo los auspicios de la *Grande Comissão Portuguesa Pró Pátria*, de Río Janeiro, y bajo la dirección del eminente escritor Carlos Malheiro Días. El libro se llama *História da Colonização Portuguesa do Brasil*. Como todas las colaboraciones ocasionales, las que integran esta compilación de monografías, habrán de dar necesariamente un resultado global inarmónico. Pero ya desde el principio puede verse que las espléndidas cumbres dejarán escondidos los valles peñascosos y estériles, si por mala fortuna los encontramos después.

Malheiro Días se ha encargado de una *Introdução* que por sí sola da valor y prestigio a este libro de historia intercontinental. No harían falta otras contribuciones de mérito igual para hacer memorable la publicación de Porto. Pero junto a la firma de Malheiro Días viene la de D. Luciano Pereira da Silva, y el concurso de este autorizado explorador de la historia nacional, mantiene el nivel de la obra en la línea de distinción que ha trazado la mano de Malheiro Días. Tiempo y ocasión habrá para discutir la sólida monografía que Pereira Silva dedica en esta compilación al *Arte de navegar de los portugueses*. El trabajo merece un estudio detenido, por ser de quien ha honrado las letras de su patria dándole la *Astronomía dos Lusiadas*.

Con el mismo entusiasmo admirativo me propongo reseñar *A expedição de Pedro Alvares-Cabral e o descobrimiento do Brasil*, colaboración del egregio Jaime Cortesao.

La *Introduçao* de Malheiro Días, a la que limito mis observaciones en estas líneas, tiene todas las magnificencias de la oda sin uno solo de los artificios del discurso. Es un trabajo sintético, de valor capital. Si el artista de *A paixão de María do Céu* nos reconcilió con

la novela histórica, salvando genialmente la contradicción interna del hibridismo que esteriliza ese género, el historiador de la *Introdução* ha podido patentizar que las fiestas jubilares no son incompatibles con un gallardo aristocratismo de pensamiento.

• • •

Recordemos que el Tercer Centenario del Descubrimiento de América, o propiamente el Tercer Centenario del Primer Viaje de Colón, fué el principio de una renovación histórica. Entonces comenzó a esfumarse el Colón legendario, y los esfuerzos parciales de una crítica incoordinada todavía, pero eficaz a pesar de ello, trajeron aportaciones que ya pueden señalarse como cimientos de una nueva interpretación de la gran epopeya marítima.

¿Qué es lo que se ha hecho en el transcurso de los últimos treinta años? ¿En qué estado se encuentra hoy la historia de los descubrimientos geográficos del siglo xv y del siguiente?

Como obra de conjunto que responde a estas preguntas, la *Introduçao* de Malheiro Dias tiene un interés de oportunidad apasionante.

Y lo tiene asimismo para el que se preocupe por un sentido más generoso y humano en el concepto histórico de los hechos. Yo creo que si se quiere historiar equitativamente el conjunto de las expediciones marítimas cuyo resultado final fué el movimiento de expansión de los pueblos peninsulares hacia las tierras americanas, hay que dejar sin reparos el microscopio de la erudición menuda y levantar el espíritu a una contemplación del inmenso cuadro que abarca más de quinientos años, o sea desde las transformaciones de la náutica en el siglo xiii hasta el abandono del quimérico paso a través del macizo continental de la América del Norte en el siglo xviii.

Dudo que estemos ya en posesión de todos los datos necesarios para formular una síntesis, aun cuando algunos historiadores se creen capacitados plenamente para enunciar conclusiones definitivas, que sólo caben cuando se trata de juicios muy generales. Pero la verdad es que todavía existe un cúmulo de hechos dudosos o mal comprendidos, y que la tarea de esclarecerlos impone restricciones de visión al espíritu. No se puede simultáneamente volar con las águilas y minar con los topos. La duda engendra contradicción, y de la contradicción viene la polémica. Rectificar errores ajenos, ya que el rectificador no

los tenga propios, incapacita para la serenidad. Y sin serenidad no hay armonía.

¿Cómo poseer una historia general de los descubrimientos geográficos mientras haya contiendas personales, parroquiales y nacionales?

Yo quisiera una historia de sentido peninsular. Y ese es, sin duda, el anhelo fervoroso y callado de muchas almas, por más que a ello se oponga la incertidumbre en el conocimiento de algunos datos, y, sobre todo, el hecho de que los pueblos de la península sigan divididos, dándose la espalda. No se conocen ni se comprenden, y no conociéndose ni comprendiéndose, no se aman mutuamente. La rivalidad, sorda o estridente, que corre por toda su historia, y que tuvo desastrosas prolongaciones en América y en el delicioso archipiélago del mar de la China, ha vuelto a reconcentrarse, y se perpetúa después de la pérdida de los Imperios, en un vivir el presente sin efusiones y en un recordar el pasado sin el calor de la simpatía. Los dos pueblos se ocupan más en ver lo que el uno resta al otro que en sumar lo que ambos hicieron por la civilización.

Dice Mr. Frederic Harrison que la historia no es arte sino cuando deja de ser nacional. Yo entiendo esta idea tan justa de la historia como el mejor de los criterios para estimar la grandeza de los pueblos. Cuanto hacen dentro de su particularismo, no puede ser humano, aunque sea heroico. España y Portugal han tenido una historia de conflictos internos, que en tal sentido no es historia humana; pero han tenido otra de hechos trascendentales que sitúa a los pueblos de la Península en el mismo nivel creador de Grecia y Roma.

* * *

Los pueblos peninsulares abrieron las rutas oceánicas. El barinel y la carabela de D. Enrique el Navegante iban guiados por la náutica perfeccionada en Sagres; pero el tesoro de noticias que dió ímpetu al genio portugués tiene sus orígenes en el Mediterráneo. Ese tesoro era mallorquín con Gabriel de Valseca. El Infante solitario utilizaba las riquezas cartográficas de los catalanes, y siempre estuvo atento a los lejanos rumores del *Arbol Cuestional*.

Sobre este punto Malheiro Dias ha escrito palabras de una importancia inequívoca. En frases que me dedica otorgándome con gene-

rosidad que no merezco la primacía en «la visión grandiosa de la obra entrelazada, confundida, unificada de los dos pueblos, indisolublemente unidos bajo una corona de gloria», se refiere a los elementos científicos que España envió a Portugal, donde fueron desenvueltos y aplicados.

Malheiro Días es, por lo tanto, insospechable de parcialidad cuando reduce la importancia del episodio colombino. La obra del Almirante se pierde en la serie de las navegaciones portuguesas, y no hay un solo historiador en España que, bajo una u otra fórmula, haya dejado de expresar la interdependencia de los hechos. En el orden histórico, América tenía que ser un descubrimiento africano. La empresa de Colón cortó la línea de una serie histórica. Pero allí acaba su importancia. Porque si América necesariamente habría de aparecer dentro de la curva gigantesca de los navegantes que se empeñaran en vencer el ímpetu de las corrientes sudafricanas, tomándolas por un lado, no era menos inevitable que, una vez descubiertas las tierras del que se llama Nuevo Mundo, España lanzaría sus expediciones y que con ellas se precipitaría una corriente migratoria.

Colón está muy distante de ser el hombre representativo de los pueblos peninsulares. Sólo hay un rasgo común entre el Almirante y los marinos de las dos coronas. Ese rasgo es la audacia. Pero fuera de ella, todo hace antitéticos a Colón y a los hombres de estas tierras. Colón es un místico en las alturas del alma y un calculador de logros en la ejecución de sus empresas. No quiere ver el mundo sino por el aspecto que asociando las opuestas y contradictorias tendencias de su ser, deforma la realidad para hacerla a la vez quimérica y explotable. Cuando llega a Cuba, cree que está en las Indias, y que de allí, dando un paso, tomará a Jerusalén por la espalda. Conquistará el Santo Sepulcro. Será simultáneamente el más rico de los hombres y el príncipe protector de la Fe de Cristo. El delirio de esta megalomanía no es conciliable con el sentido de realidad que guiaba a los exploradores peninsulares. ¿El monstruoso egoísmo de Colón podría marchar por los carriles de la fidelidad, sentimiento netamente español, característico de un pueblo que según la observación de Oswald Spengler, rige su actividad normándola por la subordinación estricta de lo individual a lo social?

Si Colón era un auxiliar inadmisible en Portugal, como dice Malheiro Días, era un auxiliar superfluo en España, como lo demuestran

los hechos. La acción colombina resulta, por lo tanto, de valor idéntico para las dos coronas. Y la oposición de tratamiento no se explicaría sino por sucesos circunstanciales que en nada desdicen de la identidad entre portugueses y españoles.

* * *

La visión de una Península Ibérica, conjunto de pueblos que identificados por el genio y por las tendencias fundamentales, no se borra ni se hace un solo momento imprecisa en el espíritu luminoso de Malheiro Días, por más que a muchos parezca punzante aquella línea con que termina su demostración de la insuficiencia mental de Colón, diciendo que los planes del aventurero no podían ser aceptados por los hombres perspicaces y doctos de la corte de D. Juan II, pues sólo era dable que tuviesen acogida «en la codicia de los Pinzones y en la fe simplista de una mujer». De esos mismos Pinzones se hace adelante una mención singularmente atinada, cuando Malheiro Días afirma que el primer viaje de Colón debería en justicia llamarse la expedición de los Pinzones, ya que aceptando riesgos no menores que los del jefe de la empresa, y después de haber influído para que la flota se equipara, los marinos de Palos no podían esperar honras ni glorias, integramente reservadas para quien, por cuenta ajena y en provecho propio, hacía la prueba experimental de un proyecto que otros le habían sugerido.

No se encuentra en las páginas de Malheiro Días un juicio compensador que restrinja el alcance de su nota sobre la Reina, iluminada legendaria cuyo perfil nadie burilaría mejor que este admirable psicólogo de las mujeres apasionadas. Toda la devoción del poeta portugués parece concentrarse en el broncíneo relieve de D. Juan II, el maquiavélico rey que no es de ningún modo discípulo de Maquiavelo, sino más bien trasunto de su tipo ideal, puesto que D. Juan II sabía ya reinar cuando Maquiavelo no empezaba todavía a escribir. Este entusiasmo por el monarca de genio no es sólo un acto de justicia, sino un método de conocimiento. No lo reprocho puesto que lo comparto.

* * *

Malheiro Dias se aproxima a la verdad por el estudio, y la aprisiona frecuentemente, pero más frecuentemente la sorprende por arte adivinatoria de inspirado. Sus imágenes fulgurantes dejan luz a lo largo de la historia portuguesa.

Así, por ejemplo, la demostración de los fundamentos racionales en que se basan las negativas a Colón por parte de la Corona de Portugal, encierra un apretado y sólido compendio de noticias que se refieren al estado de los conocimientos en la náutica y en los adelantos de la marina portuguesa.

Al comentar la monografía de Pereira da Silva, diré cuál era realmente el estado de la marina castellana en 1492. No anticipo hasta qué punto pueda inferirse su insignificancia de las exiguas proporciones de la expedición descubridora y de las dificultades para armarla. Ciento veinte hombres en tres navichuelos con una capacidad que no llegaba en total a doscientas toneladas, y una provisión de recursos tan precaria que hubieron de concurrir para facilitar la empresa los dineros de Luis de Santángel y los de la casa de los Pinzones, arguyen pobreza. Castilla armaba difícilmente dos carabelas y una sola nave, para cruzar algo más de cinco mil kilómetros de máxima distancia supuesta entre las islas Canarias y el mundo de Marco Polo. ¿Qué naves y qué número de gentes llevaba en su expedición Vasco de Gama para el intento, tres veces más temerario, de tomar la punta austral de Africa por el Oeste y de afrontar los peligros del mar de las Indias? Dos naves que juntas daban doscientas toneladas, y una cascarilla de cincuenta, servidas por un navío de doscientas, para los víveres, navío que no debía hacer sino parte del viaje. Eso fué todo. Los expedicionarios apenas excedían en un centenar a los del primer viaje de Colón. Los barcos estuvieron preparándose nueve años, desde el regreso de Bartolomeu Dias, pues el memorable viaje al Cabo de las Tormentas había demostrado que era necesario introducir modificaciones en los buques, por la insuficiencia del tipo empleado hasta entonces, y trazar todo un plan de nuevas construcciones navales para dominar los vientos contrarios del Cabo de las Agujas.

Si medimos las epopeyas por la pequeñez de los medios, habrá inexactitud en la estimación, pues no sólo el impulso heroico, brote de las almas, sino los conocimientos náuticos, obra de la reflexión, excedían con mucho del instrumento que fabricaban los arsenales. Con todo, sería un error suponer que esos barcos de cincuenta a

ciento veinte toneladas representaban entonces un estado de atraso nacional. Lejos de ello, España y Portugal estaban a la cabeza en el arte de la construcción. Si los marinos peninsulares valían más que sus buques, los buques peninsulares valían por lo menos tanto como los mejores de otros países.

* * *

No sé hasta qué punto podemos aceptar que Colón representara en su primer viaje la ciencia náutica lusitana. Si Colón representó la ciencia náutica lusitana en ese viaje—cosa que parece discutible—, la ciencia náutica española iba siempre llevando la delantera y el rumbo cierto con la *Pinta*. Pero no es mi propósito dar margen a contiendas de intención vindicativa. La verdad, atestiguada por los hechos, es que nadie disputa en España las excelencias de la carabela, creación original de los portugueses. Y es también una verdad inconfutable que bajo las coronas de Aragón y Castilla, el arte naval adelantó de un modo extraordinario. El erudito historiador de la marina francesa, M. Charles la Roncière, cita una *Advertencia* de 1464 «para construir navío de largo viaje», y dice el autor que esa *Advertencia* comprobaba la superioridad de las embarcaciones de España, Portugal y Bretaña, por las ventajas que proporcionaban en cuanto a la navegación con viento contrario, pues siempre sabían lanzarse a la bolina. El navío pesado, como los de Alemania, Zelandia, Holanda o Inglaterra, imponía un gran retardo con vientos de larga duración. «La revolución fué tan rápida—escribe La Roncière—, que un capitán de embarcación declaraba en 1520 lo que sigue: *Todas las naves de Inglaterra, de Escocia y de Irlanda son semejantes a las nuestras*. Y añadía ese capitán que casi todas ellas eran construídas de este lado de la frontera o en Vizcaya». El mismo M. la Roncière afirma que en 1481, el rey de Inglaterra tenía entre sus navíos uno que se llamaba el *Great Portingale*, y otro que llevaba el nombre de *Spaynard*.

Ya desde el siglo XIV la marinería española se significaba por sus adelantos técnicos. No acudo a citas de Bofarul y de Capmany. Tampoco las haré de la Crónica de D. Pedro Niño, ni de Fernández Duro por lo que se refiere a Castilla. El historiador francés ya mencionado me proporciona un pasaje de admirable oportunidad para mis fines. Dice que «a diferencia y al revés de las marinas de guerra hispano-

catalanas, provistas de dos cartas por cada unidad, según la Ordenanza de D. Pedro de Aragón, dada en 1354, la marina francesa generalmente ignoraba el uso de tales cartas. En 1444, un mapamundi cubierto de damasco rojo con guarniciones de oro, se extendía sobre la mesa del Almirante de Francia, y no por eso era familiar para nuestros marinos,—añade M. la Roncière—. El manejo de ese mapa se consideraba como un secreto. Era el secreto de la carta de navegar...»

* * *

Se ha hecho la historia de la marina catalana, y se ha estudiado la marina de los países sometidos a la corona de Castilla. No faltan excelentes monografías sobre la marina portuguesa, y ya dije que encontramos una de mérito excepcional en la propia compilación que vengo anotando.

Pero la cultura de nuestra edad pide ya una coordinación de los ricos materiales acopiados por los investigadores de tendencia más o menos especializada, para que su armónica presentación forme la historia global del momento único en que las fuerzas aisladas y a veces antagónicas de las dos monarquías peninsulares, formaron la corriente de las exploraciones que termina en la ocupación de los territorios americanos.

Si alguien puede hacer una obra de esta importancia es el poeta de *Maria do Céu*, el historiador de la *Introdução* que fuera de la patria portuguesa y de la brasileña, unificadas en comunes destinos, es admirado por los pueblos de habla castellana y de habla catalana, con el orgullo de que dan ufanía las propias grandezas.

Portugal tiene una tradición de historiadores que son dignos de sus cronistas. En ninguna parte como allí puede formularse la síntesis de los esfuerzos peninsulares con verdad crítica y con maestría literaria, puesto que es la tierra del obispo Osorio y de Oliveira Martins. Esto no quiere decir que se pida a los portugueses una historia con polvo de azúcar. Las falsificaciones son el obstáculo más grande para la fraternidad viril de hombres y pueblos. Pero la exposición misma de los conflictos entre portugueses y castellanos será un elemento de mutua comprensión, porque nada facilita con mayor eficacia el paso de la desconfianza a la simpatía como la franca liquidación de un pasado turbulento.

De Portugal,—y digamos también del Brasil, tierra de Capistrano de Abreu—, esperamos la erección de otros monumentos como el que ha proyectado y dirigido la mente genial de Malheiro Días. No sé si me atreveré a decir lo mismo de esta proeza editorial, que es de todo punto maravillosa. La obra tiene en su parte material bellezas que sólo se alcanzan cuando hay patrocinadores que no tasan la erogación, cuando el país dispone de recursos artísticos adecuados y finalmente cuando la dirección sabe limitar el lujo para no inferir ultrajes al buen tono.

Portugal y el Brasil conocen el secreto de las *aproximaciones*. ¿Querrán admitirnos en su escuela?

CARLOS PEREYRA.