

En los comienzos de la globalización. La exploración del Ultramar africano

At the beginning of globalization. The exploration of the African Overseas

Eduardo Aznar Vallejo**

Resumen

Es necesario incluir en el análisis de los inicios de la *Civilización Atlántica* la vertiente africana, por sus repercusiones técnicas, económicas, políticas y culturales. El presente trabajo se ocupa de la expansión ultramarina europea, a través de navegación y exploración, entre las costas saharianas y el golfo de Guinea, debido a su homogeneidad, ligada a factores de índole política, técnica y de fuentes de información. El estudio se enfoca en las empresas de Enrique el Navegante y Alfonso V y se refiere a las navegaciones anteriores a la circunnavegación africana y a los cambios técnicos que esta supuso. Las fuentes utilizadas son principalmente relatos de viaje, en especial la *Crónica de Guinea* y *Esmeraldo de Situ Orbis*.

Palabras clave: globalización, navegación, exploración, costa africana.

Recibido: 05 de febrero de 2023.

Aceptado: 31 de julio de 2023.

Abstract

An analysis of the beginnings of the *Atlantic Civilization* must include consideration of the role of Africa, due to its technological, economic, political, and cultural influence. This work deals with the European overseas expansion, through navigation and exploration, between the Saharan coasts and the Gulf of Guinea, due to its political and technological homogeneity and the availability of relevant sources. The study focuses on the companies of Enrique el Navegante and Alfonso V and refers to their voyages prior to the African circumnavigation and the technical changes that these entailed. The sources used are mainly travel accounts, especially the *Crónica de Guinea* and *Esmeraldo de Situ Orbis*.

Key words: globalization, navigation, exploration, African coast.

** Eduardo Aznar Vallejo es profesor emérito de la Universidad de la Laguna, Santa Cruz de Tenerife, España; contacto: eaznar@ull.es; <https://orcid.org/0000-0001-6639-3853>

1. La vía marítima como alternativa

El comienzo de las navegaciones en el África Occidental obedeció a dos objetivos fundamentales. El primero, la obtención de las riquezas del interior, sin depender de los intermediarios de las rutas caravaneras. El segundo, la circunnavegación del Continente para llegar a las maravillas y tesoros de Asia.

En el primer caso, los europeos tenían noticia de tales las riquezas a través de las comunidades instaladas en los principales puntos de dichas rutas. El protagonismo correspondía a mallorquines y genoveses. Ya a fines del siglo XIII, Ramón Llull menciona en *Blanquerna* el reino de Ghana y el oasis de Tabelbalat¹. A comienzos de la siguiente centuria, la cartografía refleja la misma realidad. A modo de ejemplo, el portulano de Giovanni de Carignan recoge el comercio con Oualata, el país de Guinea, el "Nilo de los Negros" y la isla de Palola². Y el de Dulcert menciona el rey de Mali, Touat, Tokoror, además de repetir algunos de los datos antes mencionados³.

Al mismo tiempo, los portulanos comienzan a mostrar los límites de la navegación costera y el descubrimiento de Canarias. Ambos procesos se irán consolidando a lo largo del siglo XIV hasta alcanzar su máxima expresión en el *Atlas Catalán* de Abraham Cresques. La escuela mallorquina unía a su calidad técnica la presencia de correligionarios judíos en el norte de África, de ahí su excelente información. A partir del siglo XV, aumentan los conocimientos costeros y disminuyen los del interior, que serán desplazados por la toponimia de la geografía clásica, especialmente tras la traducción de Tolomeo.

Los datos cartográficos fueron recogidos en supuestos relatos de viajes, como el denominado *Libro del Conoscimiento de todos los reinos y señoríos*, que en su periplo por el mundo pasó por el oeste africano⁴. En él se encuentran referencias tanto al interior del Continente como a los accidentes de la costa. En el primer caso alude a Bouda y el Monte Tamar, en el Adrar mauritano, al oro en polvo o *tibary* a otras informaciones verídicas. En el segundo menciona diversos topónimos y supuestos viajes hacia Guinea. Los primeros muestran que el conocimiento de la costa terminaba en las regiones del Sus y Guzula, en la que se encontraban, como principales referencias, los cabos de Nun y Bojador. Las expediciones

¹ Ramón Llull, *Obras Literarias* (Ed. M. Batllori y M. Caldentey), Madrid, BAC, 1948, p. 446.

² Archivio di Stato di Firenze, Portolani, CN2 (destruido).

³ Bibliothèque Nationale de France, Ms. Espagnol 30. Publicado: [*Mapamundi del año 1375 de Cresques Abraham y Jafuda Cresques*](#). Barcelona (Ebrisca S.A.), 1983 y Bibliothèque Nationale de France, MS Res. Ge. B. 696. Publicado: Dulcert, [*Carte marine de la mer Baltique, de la mer du Nord, de l'océan Atlantique Est, de la mer Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Rouge*](#).

⁴ *Libro del Conoscimiento de todos los rregnos et tierras et señoríos que son por el mundo, et de las señales et armas que han*, (Ed. M. J. Lacarra), Zaragoza, Institución «Fernando el Católico», 1999.

hacia Guineas se ejemplifican en tres momentos: el primero hasta Yfurent (Ifren, Ifran)⁵, el segundo hasta Tocoron⁶, y el tercero hasta el Río de Oro, caracterizado como Nilo de los Negros o Senegal. Los dos primeros se realizaron por tierra y el tercero por mar, supuestamente en una galera. *Le Canarien* recoge este último, de acuerdo con las expectativas del momento⁷. Su tenor es el siguiente: "pasó por Gazula, donde encontró a unos moros que armaban una galera para ir al Río de Oro; se ajustó con ellos, se hicieron a la mar y pusieron rumbo al Cabo Nun, al Cabo de Sanbrun y después al Cabo Bojador y a toda la costa en dirección al sur hasta el Río de Oro".

En el siglo XV, los datos obtenidos a través del comercio caravanero constituyeron un complemento y apoyo a la exploración marítima. Por esta razón, el Infante don Enrique envió espías a Túnez antes de comenzar los viajes por mar, sabiendo que su rey enviaba mercancías a Etiopia del Sur a través de los Montes Atlánticos y buscando "hacer por mar lo que el rey llevaba haciendo por tierra muchos años"⁸. Esta realidad está refrendada por Diogo Gomes quien, al relatar al Navegante una batalla en el país songhai, descubrió que éste ya estaba informado por carta de un mercader de Orán⁹. Joao de Barros incide en este hecho, al señalar que el Infante "antes de que armase los primeros navíos, estaba bien informado de las cosas de la costa de los moros, por medio de ellos"¹⁰.

El objetivo de alcanzar Asia por vía marítima se dibuja a fines del siglo XIII, conforme se endurecen las condiciones para hacerlo por vía terrestre y, en su defecto, para acudir a las terminales del Mar Negro. La inicial alternativa del Mar Rojo no supondrá una solución satisfactoria, dada la existencia de poderes interpuestos.

Tradicionalmente, se considera el viaje de los Hermanos Vivaldi el primero con este propósito¹¹. Los citados, en unión de Teodosio Doria y otros ciudadanos genoveses, armaron en 1291 dos galeras para "navegar por el mar océano a la India, en una expedición que hasta entonces nadie había intentado". El cronista recoge el final de la expedición con estas

⁵ Lugar del Alto Num, citado por Juan León el Africano, *Descripción general del África y de las cosas peregrinas que allí hay*, (Ed. S. Fanjul y N. Consolani), Granada, El legado andalusí, 2004, p. 432.

⁶ Turucuco o Tarkoukou en la región de cabo de Aguer, citado por Valentim Fernandes. Vid. Eduardo AZNAR y Dolores CORBELLÀ, *África y sus islas en el Manuscrito de Valentim Fernandes*, Madrid, Dykinson, Madrid, 2021, p. 84.

⁷ *Le Canarien. Retrato de dos mundos I. Textos*, (Ed. E. Aznar, D. Corbella, B. Pico y A. Tejera), San Cristóbal de La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2006, pp. 117-118 y 214.

⁸ Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea y de las islas occidentales [1484-1502]*, (Ed. D. de López-Cañete Quilis), Sevilla, Universidad de Sevilla, 1992, p. 9; Hieronymus Münzer, *Do descobrimento da Guiné pelo infante D. Henrique*, En A. Brásio, *Monumenta Missionaria Africana. África Occidental (1342-1499)*, Lisboa, 1958, Agencia Geral do Ultramar, p. 215.

⁹ Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea...*, p. 43.

¹⁰ João de Barros, *Ásia. Primera Década [1552]*, Lisboa, Imprenta nacional-Casa da moeda., (Facsimil de la 4^a ed. revisada de António Baião, de 1932), Coimbra, Imprensa da Universidade.1988, p. 13.

¹¹ Jacopo Doria *Annales*, en *Annali genovesi di Caffaro e dei suoi continuatori Jacopo D'Orio*, ed. G. Monleone, Génova, 1930. Existe traducción española en A. Quartapelle, *Cuatrocientos años de Crónicas de las Islas Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 2015.

palabras: “después de que los viajeros pasaron por un lugar llamado Gozora /Gazula/ no hubo más noticias de ellos”. La falta de noticias ha alentado diversas interpretaciones sobre su destino final en Canarias o en África, pero sin fundamentos sólidos.

El mismo objetivo parece haber tenido otra expedición genovesa de 1339, recogida por al-Maqrízi, citando a Ibn Jaldún¹². Su pretensión era surcar el mar para “abrir el conocimiento de lo que en él había y circunvalar lo que rodea la tierra habitada”. Tras pasar por Canarias emprendió la navegación hacia el sur, que hubo de abortar por falta de aguada, regresando a Ceuta.

Los siguientes viajes se alejan de la costa para centrarse en el Archipiélago Canario¹³. Inicialmente sus autores fueron marinos mediterráneos. Genoveses, como Lanzarote Malocello, o mallorquines, como los integrantes de las expediciones evangelizadoras o comerciales a Gran Canaria. A final de la centuria el peso va pasando a gentes ibéricas, caso de Martín Ruiz de Avendaño o los vascos y andaluces de la expedición de 1393, recogida por la Crónica de Enrique III. El cambio no fue automático ni lineal, pues sabemos que la flota de 1341 estaba integrada por dos embarcaciones, provistas por el monarca portugués, y otra más pequeña, fletada por florentinos, genoveses, castellanos y otros “españoles”. Sus datos acerca de la navegación son muy pocos, pues se limitan a lo recogido en el relato de la expedición de 1341: cinco días de navegación con buen viento y estimación de las distancias. Estas, según Niccoloso da Recco, eran de novecientas millas desde Sevilla y menores desde el Cabo de San Vicente. Tales diferencias tendrán repercusión en las disputas por la soberanía y en el establecimiento de rutas de navegación.

Las navegaciones al archipiélago canario establecieron un uso náutico que sería de gran utilidad en el futuro, el de la “Volta”. Consistía en regresar al litoral europeo adentrándose en el océano para evitar los alisios. Esta práctica tendría un resultado añadido: el descubrimiento de Madeira. Aunque Zurara y Barros afirman que su descubrimiento se produjo en el siglo XV¹⁴, varios indicios lo retrotraen a la centuria precedente. *El Libro del Conoscimiento* recoge los topónimos Puerto Sancto, Lecname, Salvaje y Desierta, que serán heredados por la colonización cuatrocentista. Y lo mismo hace la cartografía a partir de los atlas Medici y Catalán¹⁵. A mayor abundamiento, Valentim Fernandes, señala que João Gonçalves Zarco, futuro colonizador de Madeira, conoció Porto Santo, gracias a un castellano que le recomendó

¹² María J. Viguera Molins, “Eco árabe de un viaje genovés a las Islas Canarias antes del 1340”, *Medievalismo* 2 (1992), pp. 257–258.

¹³ Panorama actualizado de los viajes a Canarias en E. Aznar Vallejo, “Expansión atlántica y construcción del Estado Moderno”, en *XXIII Coloquio de Historia Canario-Americanana*, Las Palmas de Gran Canaria, Casa de Colón, 2020, XXIII-090, pp. 3 y ss.

¹⁴ Gomes Eannes de ZURARA, *La Crónica de Guinea. Un modelo de etnografía comparada*, (Ed. E. AZNAR, D. CORBELLÀ y A. TEJERA, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2012, p. 268; João de BARROS, *Ásia...*, p.17.

¹⁵ Florencia, Biblioteca Medicea Laurenziana, Gaddi. Rel. 9; y París, Bibliothèque Nationale de France, Ms. Espagnol 30.

hacer presas en la isla, “en la que los conquistadores de las Canarias van a proveerse de carne y hacer aguada”¹⁶. Tras lo cual, “el capitán tomó la determinación de venir a poblar dicha tierra si lo autorizaba el infante don Enrique”.

2. La exploración

Las anteriores razones explican el deseo de superar la barrera física y mental que impedía la marcha hacia el sur. El promotor de la empresa fue el Infante don Enrique, que puso en ello sus bienes y los de la Orden de Cristo, de la que era maestre. La *Crónica de Guinea*, redactada por Gomes Eannes de Zurara, recoge sus objetivos e hitos. La principal meta del empeño era “saber qué tierra había más allá de las islas de Canaria y de un cabo llamado Bojador, pues hasta entonces nunca se había tenido conocimiento cierto de la calidad de la tierra situada más allá de ese cabo, ni por escritos ni por tradiciones orales”¹⁷. Tales referencias subrayan los límites de las navegaciones del siglo XIV. Otro pasaje de la Crónica señala las dificultades para superar estas barreras. En palabras de los marinos del Infante “más allá de ese cabo no hay ni gente ni poblado alguno: la tierra es tan arenosa como los desiertos de Libia, en donde no hay agua, ni árboles ni hierba verde; el mar está tan bajo que a una legua de la costa no hay más que una braza de profundidad, y las corrientes son tan fuertes que el barco que vaya más allá no podrá regresar jamás”¹⁸. Las mismas explican que se tardase trece años en superar el Bojador.

Antes hubo que superar el Cabo Nun. Diogo Gomes establece este hecho en 1416, como resultado del viaje de Gonçalo Velho “más allá de las Islas Canarias” hasta el lugar de Tierra Alta¹⁹. Esta afirmación se enfrenta a dos objeciones importantes. La primera, el comienzo de las expediciones hacia el sur en torno a 1422, de acuerdo con la cita de Zurara²⁰. La segunda la referencia a la Tierra Alta, región situada al sur del Bojador, entre el Agra de los Rubios y Río de Oro²¹. Por ello parece más prudente retrasar este logro hasta la década de los años veinte²².

¹⁶ Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ... *Manuscrito de Valentim Fernandes*, p.178.

¹⁷ Gomes Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea* ..., p. 130.

¹⁸ Gomes Eannes de Zurara *La Crónica de Guinea* ..., p. 133.

¹⁹ Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea*..., p. 53.

²⁰ Gomes Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea* ..., p. 134.

²¹ Duarte Pacheco PEREIRA, *Esmeraldo de Situ Orbis [1505-1508]*, (Ed. J. Barradas de Carvalho), Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Serviço de educação, 1991, p. 252. Lo mismo se puede observar en la cartografía.

²² Como ejemplo, Damiao Peres propone 1426. Vid. *Historia dos Descobrimentos portugueses*, Oporto, 1953, p.

Las fuentes portuguesas describen el lugar y sus dificultades. Diogo Gomes lo caracteriza por las recias corrientes que existían entre dos islas al sur del cabo²³. Este hecho explica que Hércules colocase allí sus columnas, como advertencia del final de la navegación en la zona. El temor a no poder regresar, explica la transformación del topónimo en Cabo de No, pues “quien navegue más allá del Cabo de Nun, volverá o no”. Pacheco Pereira precisa su ubicación al señalar que se encuentra a doce leguas del cabo de Aglú, que en gran medida se encuentra cubierto de arena y que no es muy alto. Añade que dos leguas al interior, en la región de Bu-Tata, se encuentra una gran cerca de tapia que engloba Tagaos y otras tres poblaciones²⁴.

El siguiente y más difícil reto fue superar el Cabo Bojador. Se trataba de un topónimo antiguo, recogido en el último cuarto del siglo XIV en el Atlas de Cresques y en el Anónimo de Nápoles²⁵, aunque ignoramos si su ubicación coincidía exactamente con la descrita por los exploradores del siglo XV. La primera referencia documental a su localización es de *Le Canarien*, que lo presenta como “un saliente de la tierra que está frente a nosotros” y afirma “que, inmediatamente antes de la llegada de los franceses, los castellanos realizaron una incursión al Cabo Bojador desde Fuerteventura, con regreso a Gran Canaria”. Es muy posible que tales informaciones provengan de la contemplación del portulano que servía de base a la redacción del *Libro del Conscimiento*. Valentim Fernández resume diciendo “es un cabo que se adentra en el mar. También se llama cabo de la Arena”²⁶. Luego describe sus dificultades, copiando lo dicho en *la Crónica de Guinea*. Pacheco Pereira es más preciso, pues indica que se encuentra a 60 leguas del Nun y lo describe²⁷. Sus palabras son: de él sale una restinga de piedra; que se extiende cuatro o cinco leguas; y es muy bajo y cubierto de arena, lo que dificulta su avistamiento. Barros añade que sus aguas hierven, el fondo está lleno de escollos y que allí se entra en la zona tórrida²⁸.

La superación del Bojador aceleró la marcha hacia el sur. Hito relevante en este proceso fue la llegada al Río de Oro, que Pacheco Pereira sitúa a unas cien leguas del Cabo. Este autor identifica el lugar señalando que se encuentra al final de la Tierra Alta y que se distingue por tres montañas de arena²⁹. El topónimo dejó de designar en ese momento el Senegal o Nilo de los Negros para pasar a denominar el primer lugar donde los portugueses obtuvieron el oro directamente. Así lo indica Valentim Fernandes, que presenta el lugar como un curso remontable por las carabelas, abundante en pesca y con un islote fortificado que constituye

²³ Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea...*, p. 51.

²⁴ Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo ...* p. 242.

²⁵ BNF, MSS. Espagnol 30; Nápoles, Biblioteca Nazionale, mss. XII, D102.

²⁶ Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ... *Manuscrito de Valentim Fernandes*, p. 85.

²⁷ Duarte Pacheco PEREIRA, *Esmeraldo...*, p. 247.

²⁸ João de BARROS, *Ásia. Primera Década [1552]*, Lisboa, Imprensa nacional-Casa da moeda. [Facsimil de la 4^a ed. revisada de António Baião, de 1932], Coimbra, Imprensa da Universidade, 1988, pp. 20-21.

²⁹ Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo ...* pp. 252-253.

el Puerto del Caballero³⁰. Barros es más realista y lo reduce “a un estero de agua salada que entra unas seis leguas en tierra”³¹. Con anterioridad, Diogo Gomes había señalado la presencia de lobos marinos en su interior³². La primera referencia documental es la de La Crónica de Guinea, que relata su descubrimiento en 1436 y la primera de carácter cartográfico es la carta de Andrea Bianco³³.

La siguiente escala digna de mención es Cabo Blanco, tanto por constituir un punto de referencia en la navegación como por ser entrada a las Bajas de Arguim. Descubierto en 1441, figura en la carta de Andrea Bianco de siete años después³⁴. Los cronistas destacan su papel portuario y de aguada. Valentim Fernandes menciona a este respecto su ensenada de trece leguas y Pacheco Pereira añade el Angra de Santa María, situada dos leguas al norte, en la que caben diez o doce navíos pequeños con ocho/diez brazas de profundidad³⁵. Seguían treinta leguas de bajíos de arena y piedra. La agreste condición de estos, escondían una gran riqueza aviar, pesquera y comercial, al punto de que una de sus islas, la denominada Arguim, constituyó la primera gran factoría en África.

Los descubrimientos posteriores marcan etapas hacia un objetivo primordial: alcanzar el río Senegal. Este era el verdadero Río de Oro de los antiguos, que daba paso a las riquezas auríferas de Mali. Además, marcaba la transición del desierto habitado por azanegas y alárabes a la verde Tierra de los Negros, habitada por jalofes y mandingas. Por si ello fuera poco, se consideraba al Niger o Nilo de los Negros afluente del Gión, uno de los ríos del Paraíso. Cadamosto estima que le separan 380 millas de costa baja y arenosa del Cabo Blanco y pondera su navegabilidad³⁶. Los restantes testimonios inciden en la transformación del paisaje y la potencialidad del curso de agua, que según Pacheco Pereira penetra más de quinientas leguas en el Continente³⁷.

El Cabo Verde representó un nuevo hito en la exploración de la costa, por su avanzada posición frente al océano y por su clara identificación, que servía de referencia. Esta caracterización le venía dada por elevarse en medio de zonas llanas, por estar formado por dos colinas y por el verde permanente de sus grandes árboles. Se encontraba rodeado de tres islas (Gorée y las Magdalenas) y servía de entrada a los grandes ríos que constituían la

³⁰ Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ... *Manuscrito de Valentim Fernandes*, p. 88.

³¹ João de BARROS, *Ásia...*, p. 31.

³² Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea...*, p. 55.

³³ Gomes Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea ...*, pp. 135-137; Milán, Biblioteca Ambrosiana, F. 260. Inf. (1) de 1448.

³⁴ Gomes Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea ...*, p. 179; Milán, Biblioteca Ambrosiana, F. 260. Inf. (1) de 1448.

³⁵ Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ... *Manuscrito de Valentim Fernandes...*, p. 88; y Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo ...* p. 254.

³⁶ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes africanos de Alvise Cadamosto (1455-56)*, San Cristóbal de La laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2017, pp. 104-105.

³⁷ Duarte Pacheco PEREIRA, *Esmraldo ...* p. 264.

cuenca del Gambia³⁸. Pacheco Pereira añade que el cabo se adentraba en el mar mediante una restinga de piedra de media legua y que las islas servían para proteger zonas de anclaje³⁹. Una de ellas guardaba el Angra de Bezeguiche, que era capaz de albergar cuarenta o cincuenta navíos pequeños entre cinco y siete brazas de profundidad. Y por fuera de la isla de Palma, con quince o diecisésis brazas, podían fondear cuantas grandes naos quisieren. Zurara fija en 1444 su descubrimiento, recogido por la carta de Bianco en 1448⁴⁰.

La década siguiente sirvió para completar la exploración de la región de Senegambia y comenzar la de las Islas de Cabo Verde. Su culminación se debe a los viajes de Diogo Gomes y Cadamosto. Ambos exploradores se disputaron el descubrimiento del Archipiélago, aunque la colonización se encomendó a un compañero de Gomes: el genovés Antonio Noli, quien obtuvo la capitánía de Santiago por ser el primero en llegar a la corte de Alfonso V⁴¹. Las islas reconocidas a en este momento correspondieron a las de Sotavento, en las que Maio, Santiago y San Felipe (futura Fogo), formaban un conjunto relacionado con las festividades del mes de mayo. La primera isla lo hacía de manera general y las otras por vincularse a san Felipe y Santiago el Menor, festejados el primero de mayo. En el mismo grupo se encontraban Boa Vista, Brava y Sal. Las denominadas de Barlovento fueron exploradas tras la muerte del Navegante. También constituyan un conjunto, en este caso vinculado a las fiestas de invierno. Comenzaban por San Nicolás (6 de diciembre) y seguían por Santa Lucía (13 de diciembre), San Antón (17 de enero) y San Vicente (22 de enero). Aparte de las referencias de Diogo Gomes y Cadamosto, el primer relato del archipiélago, digno de tal nombre, es el de Valentim Fernandes⁴². En cuanto a su representación cartográfica, la primera de la que se tiene noticia es de Grazioso Benincasa, en 1468⁴³.

El avance siguió luego hacia el sur. La zona reconocida coincidía a grandes rasgos con Sierra Leona, que en la época abarcaba hasta el cabo Monte⁴⁴. Sus puntos más característicos eran el Cabo Ledo o Cabo de Sierra Leona, cuya península constituía un lugar portuario y de aguada; y la Montaña de Sierra Leona, una sierra de diez leguas de contorno, muy abrupta y junto al mar⁴⁵. Descubierta hacia 1460, quedó reflejada en los atlas de Benincasa antes de

³⁸ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes ...de... Cadamosto....* pp. 105 y 134.

³⁹ Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo ...*, p. 267.

⁴⁰ Gomes Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea ...*, p. 177; Milán, Biblioteca Ambrosiana, F. 260. Inf. (1) de 1448.

⁴¹ Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea...*, p. 64.

⁴² Eduardo Aznar y Dolores Corbella ...*Manuscrito de Valentim Fernandes...*, pp. 192-197.

⁴³ Londres, British Library, Add. MS. 6390.

⁴⁴ Eduardo Aznar y Dolores Corbella...*Manuscrito de Valentim Fernandes...*, p. 150.

⁴⁵ Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ...*Manuscrito de Valentim Fernandes...*, p. 151; y E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes ...de ...Cadamosto....* p. 167.

finalizar la década⁴⁶. Luego seguía una costa baja, caracterizada por manglares, que terminaba en la Arboleda de Santa María. Este fue el final de los descubrimientos de la época enriqueña.

La desaparición del Infante impuso una década de pausa y un nuevo proyecto de exploración. Para este, en 1469 se firmó el arrendamiento de los rescates de Guinea entre Alfonso V y el mercader lisboeta Fernao Gomes⁴⁷. El acuerdo obligaba al reconocimiento anual de cien leguas de costa, a partir de Sierra Leona, y al pago de doscientos mil reales. Además, imponía la venta de todo el marfil a la Corona, a mil quinientos reales el quintal, y establecía una serie de restricciones. Las principales eran abstenerse de comerciar en Arguim y frente a las islas de Cabo Verde.

El primer resultado de este plan fue el establecimiento del comercio de oro en La Mina, primero en Chama y posteriormente en la Aldea de las Dos Partes, la futura San Jorge da Mina. La primera constancia documental la encontramos en el viaje de Eustache de la Fosse, quien al partir de Brujas en 1479 indica que su destino era la Mina de Oro y establece la distancia entre ambos núcleos comerciales en 6 leguas⁴⁸. La primera representación cartográfica corresponde a la carta náutica portuguesa de Biblioteca Estense de Módena, aunque su actual datación en 1472 plantea muy serias dudas⁴⁹. Su importancia comercial y la pericia obtenida en la navegación explican la rápida construcción del castillo de San Jorge. En diciembre de 1481 se organizó una flota, comandada por Diogo de Azambuja, que debía elegir el emplazamiento entre los Cabos de Tres Puntas y de Redes, espacio que abarcaba unas cuarenta leguas. El lugar elegido fue la Aldea de las Dos Partes, tras analizar las condiciones del mar y la costa. La expedición estaba formada por dos urcas, que cargaban la madera y piedra labrada, junto a la cal, teja, ladrillo, plegadoras y herramientas; y por diez navíos y carabelas, que transportaban provisiones, medicinas y mercancías. El contingente humano estaba compuesto de seiscientas personas: cien maestros de albañilería y carpintería; y quinientos hombres de servicio y defensa⁵⁰. La construcción se hizo con acuerdo del señor de Casamansa, aunque su desarrollo tropezó con el malestar popular cuando la realización de los cimientos supuso la destrucción de unas rocas consideradas sagradas. La oposición fue vencida con presión militar y promesa de compensaciones, lo que permitió en veinte días levantar la cerca del castillo a buena altura y la torre del homenaje en el primer soberano.

Los avances en las costas del Golfo de Guinea permitieron reconocer entre 1471 y 1475 el espacio comprendido entre la Costa de Oro y el cabo de Santa Catalina, límite de los

⁴⁶ En primer lugar, Londres, British Library, Add. MS. 6390, 1468.

⁴⁷ João de Barros, *Ásia...*, pp. 65 y ss.

⁴⁸ Eduardo Aznar y Berta Pico, *El viaje de Eustache de la Fosse (1479-1481)*. Santa Cruz de Tenerife, Cabildo de Tenerife, 2000, p. 27.

⁴⁹ Módena, Biblioteca Estense, C.G.A. 5b.

⁵⁰ Los detalles de la construcción en R. de Pina, *Crónicas*, (ed. M. Lopes de Almeida), Oporto, Lello & Irmão, 1977, Crónica del rey d. Joao II, pp. 894-899; y en João de BARROS, *Ásia ...*, pp. 71-79.

descubrimientos del reinado de Alfonso V. La primera referencia cartográfica a este punto se encuentra en el Atlas de Soligo⁵¹, en torno al año 1486; y la primera descripción corresponde a Pacheco Pereira, quien lo presenta como un promontorio bajo y pequeño, enclavado en una tierra también baja y de mucha arboleda, que da paso a una ensenada de cinco leguas⁵².

Como prolongación de este ámbito se descubrió la isla de Fernando Po, que figura también en el Atlas de Soligo, aunque con la primitiva denominación de Formosa. Su primera descripción corresponde a Pacheco Pereira, que la presenta como muy alta, por lo que puede ser avistada con tiempo claro a 25 o 30 leguas; y la distingue por su producción de azúcar⁵³. La exploración siguió luego, aunque sin precisión cronológica, hacia las otras islas del Golfo de Biafra. Annobon, Santo Tomé y Príncipe comienzan a contar en la cartografía a partir del globo de Martín Behaim de 1492 y el Planisferio de Cantino de 1502⁵⁴. Su reconocimiento, aunque no su colonización, debió de ser coetáneo. Así lo apuntan las advocaciones de sus nombres, en un proceso similar al del archipiélago de Cabo Verde. En el calendario festivo Santo Tomé se celebra el 21 de diciembre; Annobon o año Nuevo el uno de enero; y San Antón, primera denominación de Príncipe, el 17 de este último mes. De las tres islas hay mapas en Valentim Fernandes y de las dos primeras abundante y rica información en Valentim Fernandes⁵⁵.

3. Los peligros del mar

Aunque nunca faltaron dificultades en el reconocimiento de la costa, su naturaleza permite establecer dos ámbitos distintos. El primero englobaba el espacio comprendido hasta el río Senegal. En él regía el temor a adentrarse en la región *perusta* o *calcinada*, donde la vida humana se creía inviable; y donde las condiciones de navegación eran muy adversas⁵⁶. La representación de esta suma de dificultades eran las llamadas Columnas de Hércules. Inicialmente vinculadas al Cabo de Nun y trasladadas luego hacia el sur y oeste, dejando de señalar un punto concreto para indicar de forma general los peligros de este mar. Este cambio es observable en la cartografía de la época. La carta náutica de los Pizzigani (1367) las sitúa en el extremo occidental, a la altura de Madeira⁵⁷; mientras que el mapamundi de Fra Mauro

⁵¹ Londres, British Library, Egerton MS 73.

⁵² Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo* ..., pp. 339 y 340.

⁵³ Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo* ..., pp. 332-333.

⁵⁴ Museo Nacional Germano, Nuremberg; Biblioteca Estense de Módena.

⁵⁵ Eduardo Aznar y Dolores Corbella, *Manuscrito de Valentim Fernandes...*, pp. 197-208.

⁵⁶ Sobre estas cuestiones véase E. Aznar Vallejo, "Del mar soñado al mar hollado. El redescubrimiento del Océano", *Cuadernos del Cemyr*, 15 (2007), San Cristóbal de La Laguna, Servicio de Publicaciones Universidad de La Laguna, pp. 175 - 195.

⁵⁷ Parma, Biblioteca Palatina, ms. parm. 1612.

(1459) las traslada hasta el golfo Etiópico frente al Cabo Verde⁵⁸. Su imagen adapta diversas formas, que van desde la figura de héroe, como aparece en Pizzigani; hasta las auténticas columnas, tal como figuran en la Carta Anónima Veneciana de 1430⁵⁹; y las dos islas gemelas representadas en diversos mapamundi, trasunto de las descritas en el Cabo de Nun⁶⁰.

La segunda adversidad en este ámbito estaba ligada a su naturaleza. En él era imposible encontrar puntos de apoyo, que asegurasen el agua y las provisiones; y la escasa profundidad de sus fondos hacía muy difícil la navegación costera. A ello se añadía el carácter novedoso, propio de la exploración y el descubrimiento, pues “el conocimiento que tenían de allí era tan escaso que no supieron recogerlo en los mapas que rigen la navegación por todos los mares»⁶¹. Barros condensa las reticencias de los marineros al señalar que más allá del Bojador no se podía navegar por la existencia de grandes corrientes y por tratarse de un mar quebrado e hirviente, que tragaba los navíos. Además, lo que les ordenaban buscar “no era tierra sino arenas como las de los desiertos de Libia, tal como habían conocido en sesenta leguas antes del Cabo”⁶². El segundo ámbito era el comprendido entre el Senegal y el Golfo de Guinea. Aquí las dificultades se ligaban a las condiciones climáticas y al contacto con las poderosas poblaciones locales.

Entre las primeras, los viajeros mencionan las fuerzas de las mareas. Diogo Gomes las describe en el Río Grande, donde su turbulencia (macaréu, macareo) alcanzaba tal fuerza que rompía las anclas. Ante tal fenómeno y pensando que todo el mar era así, los avezados marinos de su expedición pidieron regresar al reino, lo que les fue concedido⁶³. Cadamosto refiere el mismo fenómeno, añadiendo que el flujo duraba cuatro horas y el reflujo ocho, en lugar de emplear seis horas en ambas acciones, como sucedía en los lugares donde navegaban los venecianos. De tal forma, que tres anclas a proa no podían retener el navío, que hubo de hacerse a la mar con peligro, pues la corriente tenía más fuerza que el viento en las velas⁶⁴. Según él, en el Senegal la situación era diferente, dado que el flujo y reflujo duraban seis horas, pero la fuerte pleamar penetraba en el río más de sesenta millas⁶⁵ Pacheco Pereira también comenta el macareo del Río Grande, señalando que el agua ascendía repentinamente doce o quince brazas, poniendo en riesgo de hundimiento a los navíos⁶⁶.

⁵⁸ Edición digital del Mapamundi de Fra Mauro en el sitio web del Museo Galileo en colaboración con la Biblioteca Nacional Marciana de Venecia.

⁵⁹ Venecia, Museo Correr, Port. 40.

⁶⁰ A modo de ejemplo, carta náutica de Mecia de Viladestes de 1413 (BnF, MS Rés. Ge AA 566).

⁶¹ Gomes Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea ...*, p. 133.

⁶² João de BARROS, *Ásia...*, p. 20.

⁶³ Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea...*, p. 37.

⁶⁴ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes...de...Cadamosto...*, p. 163.

⁶⁵ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes...de...Cadamosto...*, p. 104.

⁶⁶ Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo...*p. 279.

Otra dificultad provenía de las poderosas tormentas tropicales. Cadamosto fue víctima de una de ellas en su segunda navegación, tras sobreponer Cabo Blanco⁶⁷. Su duración fue de tres días y dos noches, durante las cuales hubieron de navegar al oeste/noroeste, para escapar de los vientos del suroeste, lo que se tradujo en el pretendido descubrimiento del archipiélago de Cabo Verde. La fuerza de las inclemencias explica el fracaso de algunas expediciones, como las de Nuno Tristão y Dinis Dias, descubridores de la Tierra de Negros y del Cabo Verde, que hubieron de desistir del desembarco⁶⁸. Pacheco Pereira aconseja a los pilotos proveerse de buena vela por la gran fuerza del viento y amainar hasta que pase la tormenta⁶⁹. Münzer profundiza en la cuestión, al señalar que la lluvia asociada a tales tormentas era cálida y fétida. Su resultado, aunque durase media hora, era la “quema” de las ropas y un vapor malsano, nocivo para la salud⁷⁰. La temporada de lluvias cubría agosto, septiembre y octubre.

La navegación en la zona exigía conocer las corrientes, en especial el flujo norte/sur. Münzer revela su importancia, al indicar que se avanzaba más en un día hacia el sur que en diez de regreso. Y que, en las noches del retorno, era preciso echar ancla si no había viento, so peligro de retroceder 15 o 20 leguas⁷¹. La recomendación general era seguir utilizando la Volta. Así lo señaló, antes de morir, un experimentado marinero a los tres grumetes supervivientes de la expedición de Velarde. Les aconsejó entrar en el gran mar Océano, sin divisar tierra o islas, y navegar con rumbo norte, en dirección a Portugal⁷². Dificultad añadida era el carácter cambiante de tales condiciones, como tuvo ocasión de experimentar Eustache de la Fosse en el trayecto entre La Mina y el Cabo Tres Puntas. Según su testimonio, para recorrer las doce leguas que los separan “la corriente es tan fuerte que a menudo se tardan diez o doce días en poder llegar”; aunque en su viaje “navegamos con tan fuerte viento a favor que esa misma noche alcanzamos el promontorio”⁷³. Pacheco Pereira certifica lo mismo en Cabo de Palmas, donde las corrientes eran diferentes en el período septiembre-marzo y el resto del año⁷⁴.

Aunque el centro de los poderes políticos de la región se encontraba en el interior del continente, el litoral contaba con abundante población y unidades de encuadramiento capaces de asegurar la defensa. Por ello, los posibles desembarcos y acuerdos comerciales quedaban en manos de las poblaciones locales, los ejemplos son múltiples y en algunos casos se vinculan a su potencia. Sirvan de ejemplo los testimonios de Valentim Fernandes sobre un fallido desembarco en el Cabo Verde, descrito con las siguientes palabras: “divisaron en tierra tantos negros que no pudieron desembarcar ni de día ni de noche”; y el de Pacheco Pereira

⁶⁷ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes...de...Cadamosto...*, p. 148.

⁶⁸ Eduardo Aznar y Dolores Corbella ,*Manuscrito de Valentim Fernandes...*, pp. 119 y 128.

⁶⁹ Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo...*p. 290.

⁷⁰ Hieronymus Münzer, *Do descobrimento da Guiné...*, p. 243.

⁷¹ Hieronymus Münzer *Do descobrimento da Guiné...*, p. 242.

⁷² Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea...*, p. 35

⁷³ Eduardo Aznar y Berta Pico, *El viaje de Eustache de la Fosse...*, p. 4.

⁷⁴ Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo...*p.307.

sobre la posibilidad de abastecerse de agua, leña y carne en el Angra de Bezeguiche, sólo posible "siendo voluntad de los negros, porque de otra forma recibirán daño"⁷⁵. En otros, se hace hincapié en su ferocidad. Esta se ligaba a su propia naturaleza y alcanzaba niveles que sorprendían a los europeos. Cadamosto, al explicar la muerte de un trujamán, lo pone de manifiesto: "nos quedamos aturdidos y comprendimos que se trataba de hombres extremadamente crueles: si habían actuado de tal manera con uno de los suyos, qué no harían con nosotros. Por este motivo nos hicimos a la vela, continuando nuestro camino hacia el Sur"⁷⁶. El mismo autor, certifica el carácter irreductible de ciertos grupos. Los habitantes de Gambia le manifestaron que tenían "noticia de nuestra relación con los negros de Senegal, los cuales solo podían ser gente vil al consentir nuestro trato, ya que creían que los cristianos comíamos carne humana y que no comprábamos negros sino para devorarlos. Por este motivo no deseaban nuestra amistad sino, todo lo contrario, pretendían matarnos"⁷⁷. Diogo Gomes resume este pensamiento en una lapidaria frase: "hombres malos, que se llaman sereres"⁷⁸.

4. Las técnicas de navegación

Los inicios de las singladuras africanas estuvieron marcados por principios muy simples: "llevar siempre la costa a la mano por el rumbo de la aguja"⁷⁹ y consultar la carta de rumbos. La aplicación de estos puntos, sin embargo, encontró dificultades. Las primeras de orden práctico, pues los marinos se guiaban por un saber empírico, basado en los signos del cielo y del mar, tal como revela el lamento del Infante por la incapacidad de sus hombres en traspasar el Bojador. La frase es la siguiente: "seguís la opinión de cuatro marinos que, quitándolos de la ruta de Flandes o de algún otro puerto al que navegan frecuentemente, ni siquiera saben sostener la aguja o la carta de marear"⁸⁰. La interesada exageración del *Navegante* no puede ocultar un escaso desarrollo técnico, recogido por Esutache de la Fosse de la siguiente manera: "al ir así navegando, congenié tan bien con el piloto que me enseñó buenas cosas para navegar y conducir un navío por el mar, usar el compás en el mapa para ir de un país a otro, hacer el cómputo de las lunas, y del mismo modo cuándo será y caerá la cuaresma y la pascua, y todo eso calculado con los dedos"⁸¹. El pobre nivel técnico queda atestiguado, por otra vía, en el nombramiento de Américo Vespucio como piloto mayor de la Casa de Contratación. En la real cédula de agosto de 1508, los Reyes Católicos mostraban su malestar porque los pilotos no supiesen "cómo se han de regir é gobernar, e de no tener

⁷⁵ Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ...*Manuscrito de Valentim Fernandes...*, p. 128; y Duarte Pacheco PEREIRA, *Esmraldo...*, p. 268.

⁷⁶ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera,, *Los viajes...de... Cadamosto...*, p. 139.

E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera,, *Los viajes ... de ... Cadamosto...*, p. 143.

⁷⁸ Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea...*, p. 33.

⁷⁹ João de BARROS, *Ásia...*, p. 13.

⁸⁰ Gomes Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea ...*, p. 134.

⁸¹ Eduardo Aznar y Berta Pico *El viaje de Eustache de la Fosse...*, p. 43.

fundamento para saber tomar por el cuadrante é estrolabio la altura" y pretendían "que, junta la práctica con la teórica, se puedan aprovechar de ello"⁸².

Las dificultades también eran de carácter práctico, dada la escasa profundidad de la costa; y el incipiente desarrollo de la cartografía de estas zonas. La praxis ayudó a solventarlas poco a poco, como recoge la interesada negación de Zurara: "se equivocaban igualmente respecto a la profundidad del mar, pues en sus cartas señalaban que eran playas tan bajas que a una legua de tierra no había sino una braza de agua, y se vio que era lo contrario, pues los navíos tuvieron y tienen suficiente calado para navegar, si exceptuamos, y así se hizo, determinados bajíos y bancos de arena de algunas restingas, según lo encontrareis ahora en las cartas de navegación que el Infante ordenó hacer"⁸³. Ello no le impide reconocer que en el desembarco de Lanzarote en la isla de Tider los barcos quedaron en seco, "ya que había aguas muertas y por ello la mar estaba tan baja en algunos lugares que no podían navegar y, al quedarse varados, se vieron obligados a esperar la pleamar"⁸⁴. Cadamosto, por su parte, muestra la manera que tuvieron de afrontar tales problemas: "el golfo de Arguin presenta escasa profundidad y tiene muchos bancos de arena y de piedra. Las corrientes marinas son muy fuertes, por lo que solo se navega de día, con la sonda en la mano y en marea alta"⁸⁵.

La necesidad de alejarse puntualmente de la costa era motivo de temor entre los marinos. Barros lo explica respecto del paso del Bojador, aludiendo que allí "la tierra comienza a incurvarse dese muy lejos, respecto de la costa que atrás habían descubierto" y "era para ellos cosa novedosa apartarse del rumbo que llevaban y seguir otro de tantas leguas para el oeste"⁸⁶. Y añade que las tormentas que encontraban antes de llegar a la costa de África "les turbaban y ponían fuera de juicio, porque no acostumbraban a engolfarse tanto en el seno del mar" y "no sabían juzgar donde se hallaban".

La tendencia a seguir la costa no excluía algunas muestras de navegación de altura. Las primeras, las que unían Madeira y Canarias con el Continente. Su destino habitual era cabo Blanco. Cadamosto explica que dos tercios del trayecto se hacían lejos de tierra para torcer luego a la izquierda "para conseguir avistarlo y no pasar el cabo sin reconocerlo", pues "es imposible divisar tierra alguna hasta bastante más adelante, ya que la costa se mete en el interior de dicho cabo y forma un golfo llamado el banco de Arguin"⁸⁷. Una vez alcanzado el

⁸² Martín Fernández de Navarrete., *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, tomo III, En *Obras de Martín Fernández de Navarrete* (Ed. Carlos Seco), Madrid, BAE, 1964, Vol II, p. 179.

⁸³ Gomes Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, p. 258. Los marinos se servían de estas cartas, como certifica Cadamosto al comparar lo que veía en el Río de los Barbacines y lo que señalaba la carta de navegar que utilizaba. Vid. E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes...de...Cadamosto*, p. 138.

⁸⁴ Gomes Eannes de Zurara *La Crónica de Guinea...*, p. 215.

⁸⁵ Gomes Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, p. 92.

⁸⁶ João de BARROS, *Ásia...*, pp. 13 y 15.

⁸⁷ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera,, *Los viajes...de...Cadamosto*, p. 90.

continente, se descendía hacia el Senegal⁸⁸ o se marchaba hacia el norte. La segunda posibilidad queda de manifiesto en el cálculo de Eustache de la Fosse sobre la distancia entre Canarias y el Río de Oro: “unas 240 leguas aproximadamente, pero antes hay un promontorio elevado que se llama Cabo Blanco, y luego se encuentra otro promontorio llamado Cabo de Barbas”⁸⁹. Al estar Cabo de Barbas y Río de Oro al norte del Cabo Blanco, es lógico pensar que la referencia servía también para los destinos septentrionales.

La realización de estos trayectos se solía cumplir viajando en *conserva* o citándose en el lugar de referencia. *La Crónica de Guinea* describe claramente el sistema: “las catorce carabelas partieron de Lagos y, como no podían seguir la misma derrota y a menudo les sobrevenía alguna tormenta que las distanciaba a unas de otras, habían decidido, como era habitual, reunirse en el Cabo Blanco. Aunque habían salido todas a la vez, con buena marea, viento favorable, sin alejarse de la costa, pronto empezaron a mostrarse unas más rápidas que otras”⁹⁰. La pérdida de la conserva, en estos y otros recorridos, era frecuente. Se debía, además de a las condiciones del mar y las embarcaciones, a las propias de la navegación a la *estima* y su certificación visual. Así lo muestra el caso de un compañero de Antão Gonçalves, que se dirigió “hacia la isla de Erguim que, al parecer, no reconocieron y continuaron adelante, dando bordadas durante dos días, hasta que llegaron a otra tierra más alejada”⁹¹. Por las mismas razones, se produjeron “saltos” en el reconocimiento de la costa, como el ocurrido en el descubrimiento del Cabo Verde, descrito por Valentim Fernandes con las siguientes palabras: “Y si el Cabo Verde, que está más lejos, fue descubierto antes que este río /Senegal/ se debió a que Dinis Dias no bordeó la costa, sino que se dirigió al cabo directamente desde el mar”⁹². Se trataba, sin embargo, de excepciones. Cuando Cadamosto decidió traspasar el Cabo Verde, lo hizo en conserva y “siguiendo la costa hacia el sur, sin perder la tierra de vista”⁹³. Y cuando regresó del archipiélago de Cabo Verde lo hizo en busca del cabo de igual nombre, para repetir el trayecto. Así lo reflejan sus palabras: “partimos de estas cuatro islas en dirección a Cabo Verde donde, tras unos días costeando, gracias a Dios, llegamos a un lugar que se llama las Dos Palmas, situado entre este cabo y el río Senegal. Como conocíamos el terreno, dobramos el cabo, a la mañana siguiente lo superamos y llegamos otra vez al río Gambia”⁹⁴. La mejora en el conocimiento del territorio irá haciendo menos necesaria tal precaución. Así lo indica Pacheco Pereria, al desaconsejar seguir la costa para ir desde Cabo

⁸⁸ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera,, *Los viajes...de...Cadamosto*, p. 104.

⁸⁹ E. Aznar y B. Pico, *Viaje de Eustache*...p. 31.

⁹⁰ G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea*..., p. 210.

⁹¹ G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea*..., p. 181.

⁹² Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ...*Manuscrito de Valentim Fernandes*..., p.121.

⁹³ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera,, *Los viajes...de...Cadamosto*..., p. 133.

⁹⁴ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera,, *Los viajes...de...Cadamosto*..., p. 150.

Blanco hasta el Senegal, a fin de evitar los bajos de Arguim; u ofreciendo dos caminos para desplazarse desde Rio Grande a Sierra Leona, uno por dentro y otro por fuera de las islas⁹⁵.

Acabado el proceso de exploración, la experiencia acumulada se trasladó a los derroteros náuticos. Los que coinciden con nuestro periodo de estudio son tres: el recogido en el *Manuscrito de Valentim Fernandes*, el *Esmeraldo de Situ Orbis* de Duarte Pacheco Pereira y el de Joao de Lisboa. Sus datos corresponden al tránsito del siglo XV al XVI⁹⁶. El primero es el más antiguo y contiene, además de las rutas del Atlántico Norte, las existentes entre el Cabo Cantin y la isla de Santo Tomé. El tratado de Pacheco Pereira es el más completo y abarca todas las rutas del Atlántico africano. El *Livro de Marinharia* de Joao de Lisboa contiene un derrotero general, en el que se pueden seguir, entre otras, las navegaciones del África occidental. Para unir dos puntos, las instrucciones recogen las direcciones a seguir, según la rosa de los vientos. A continuación, la distancia medida en leguas, aunque en algún caso falta este dato por tratarse de lugares cercanos.

Siguen las señales para reconocer los distintos destinos. Son de dos tipos: los propios de los accidentes geográficos y los detalles que los caracterizan. Entre los primeros destacan: los cabos, por su utilidad como referencia; los ríos, como lugares de penetración y abastecimiento; y las angras, como fondeaderos. Este último término adopta el sentido de cala y alterna con el de ensenada, que presenta un carácter más amplio. También abundan las referencias a los condicionantes de la navegación, como: arrecifes, bajas, barreras, restingas y furnas. Habitualmente se presentan como elementos peligrosos, aunque pueden adquirir un carácter protector. Esto es especialmente visible en el último de ellos y en los islotes. Menor presencia tienen otros términos como médanos y esteros. Los detalles añadidos tienen por finalidad precisar el objeto descrito, señalando sus formas, colores y dimensiones.

Otro capítulo importante es el dedicado a los fondos, tanto en lo relativo a su naturaleza como a su profundidad. En el primer caso, la existencia de limo, arena, conchas o sargazos afectaba al anclaje del navío. Pacheco Pereira ilustra su potencial peligro, comentando lo sucedido al barco de flamencos que incumplió la prohibición de comerciar en La Mina. Aunque estaba fondeado a 25 brazas, el fondo "era sucio" y una piedra rompió la amarra de noche, por lo que se estrelló en la costa. Allí fueron devorados, lo que interpreta "como castigo" por su trasgresión⁹⁷. La profundidad, medida en brazas con la sonda, aseguraba el fondeo de los

⁹⁵Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo...* pp. 260 y 281.

⁹⁶Los tres están publicados en Damiao Peres, *Os mais antigos roteiros da Guiné*, Lisboa, Academia Portuguesa da Historia, 1952, aunque el del *Esmeraldo* se cita por la edición de Barradas de Carvalho.

⁹⁷Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo...*, p. 305.

navíos según su porte. En algunos casos se señala la posibilidad de hacer aguada o despalar los navíos.

Hasta aquí los datos generales, únicos en los derroteros del *Manuscrito* y de Joao de Lisboa. El *Esmraldo* incorpora otros, además de ser más prolífico. Indica, por ejemplo, la distancia a recorrer en cada una de las direcciones propuestas; señala los puntos donde las avenidas de los ríos cambian los accesos y, en algunos casos, la época del año en que se producen condiciones adversas. También informa del número de embarcaciones que pueden fondear en un lugar y como el calado predice la distancia a tierra. A modo de ejemplo, en el puerto de Ale los navíos pequeños fondeaban con 4 brazas de agua, lo que suponía una distancia a tierra de media legua. Las embarcaciones mayores lo hacían con 12 brazas, lo que las situaba a más de una legua del litoral⁹⁸. Sin embargo, su principal innovación es la de indicar la latitud de los puntos de referencia. La gradación va referida a la línea equinoccial (ecuador) y concluye en Santo Tomé, a un grado de la misma.

La novedad recogida en el *Esmraldo* es consecuencia de las innovaciones introducidas en los sistemas de navegación. A mediados del siglo XV se comenzó a calcular con cuadrante la altura de la estrella polar. Esto permitía conocer la distancia recorrida, corrigiendo las desviaciones sufridas durante la singladura. Diogo Gomes explica la práctica, diciendo: "es verdad que en una carta de navegar se ve el rumbo a seguir, pero si alguna ocasión se introduce un error, nunca se vuelve al punto original"⁹⁹.

En este sistema, la proximidad al Ecuador hacía difícil la visión de la estrella. Los testimonios de Cadamosto, aunque hubiesen sido introducidos con posterioridad, lo confirman¹⁰⁰. En el primero indica: "en la desembocadura de este río no vimos sino una vez la Tramontana, situada muy baja sobre el mar. La pudimos divisar con tiempo muy claro, y nos parecía que estaba como a una lanza sobre el horizonte. Asimismo, vimos seis estrellas bajas sobre el mar, claras, brillantes y grandes. Fijando su posición por la brújula, quedaban hacia el ostro". En el segundo, al referirse de nuevo al Carro del Sur, señala "la estrella principal no la vimos, puesto que era imposible distinguirla salvo que perdiésemos nuestra Tramontana". Su última anotación corresponde a la Isla Roja, de la que comenta: "en esta islita aparece la Tramontana a la altura de un hombre sobre el mar". Sus temores ante la nueva situación coinciden con los de Usodimare, que explicaba a sus asociados por qué no pasó de Gambia: "Si hubiera navegado un día más, habría perdido la estrella Polar"¹⁰¹. Esta dificultad moverá a los

⁹⁸ Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo...*, p. 270.

⁹⁹ Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea...*, p. 65.

¹⁰⁰ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes...de...Cadamosto*, pp.145 y 168.

¹⁰¹ La carta en A. Brásio, *Monumenta Missionaria Africana. África Occidental (1342-1499)*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1958, pp. 381-383.

navegantes de fines de siglo a calcular la altura del sol, ayudados por tablas de la declinación solar.

No se trataba aún del cálculo de la latitud propiamente dicho. Además, su aceptación fue paulatina. Pereira Pacheco, a pesar de su carácter innovador, lo sitúa en tercer lugar en la descripción de la tierra¹⁰². Para él, el primer elemento era las señales físicas de la costa. Luego venían los vientos y corrientes. Por último, debían medirse los grados respecto a la equinoccial, para distinguir donde se creía estar de donde se estaba en realidad. La certeza se obtenía sumando los tres puntos.

Las informaciones de carácter técnico no acabaron con otras de carácter particular. En primer lugar, porque era frecuente que los viajeros transmitieran sus experiencias a otros viajeros. Buena prueba de ello es el carácter compilador de las obras de Zurara o Valentim Fernandes. También lo es, aunque con un alcance más reducido, el testimonio del navegante Cadamosto acerca de flujo y reflujo del Senegal, “obtenido de los marinos portugueses que han navegado con sus carabelas aguas arriba”¹⁰³. Otra vía eran los testimonios dejados sobre el terreno, de manera consciente o inconsciente. Ilustran los primeros el escrito de Antao Gonçalves, indicando a quienes pasasen por una aldea cercana a Cabo Blanco que no se molestasen en atacarla porque él la había encontrado abandonada¹⁰⁴; y la cruz de madera erigida por Diego Alfonso, también, en Cabo Blanco, “para que, si se daba la circunstancia de que sus compañeros llegaran después o no hubieran pasado todavía por allí, se dieran cuenta de que él se les había adelantado”¹⁰⁵. Otros testimonios podían nacer de acciones involuntarias, ligado a huella humana sobre el terreno. Una parte de la expedición de João Gonçalves Zarco, al llegar a una isleta pegada al Cabo Verde y encontrar “pieles frescas de cabras y otras cosas entendieron que otras carabelas se habían adelantado”. A mayor abundamiento, encontraron grabadas en los árboles las armas del Infante, así como las palabras que expresaban su divisa: *talant de bien faire*¹⁰⁶. Esta mención plantea la posible relación entre estas señales y los posteriores *padroes*. Según Barros, las inscripciones en la corteza de los árboles era un hecho habitual y se hacían en honor del Infante, con un significado de posesión, idéntico a al de las cruces de madera¹⁰⁷. El mismo autor, indica que Alfonso V prohibió tres años después de la construcción de San Jorge de la Mina, que se erigiesen cruces, tal como se hacía en tiempos de Fernao Gomes, el citado arrendaor de los descubrimientos de Guinea. En su lugar ordenó levantar padroes de piedra de dos estados de altura, que incorporaban las armas reales, más letreros en latín y portugués referidos al monarca y a los descubridores y, todo ello, coronado

¹⁰² Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo...*, pp. 332-333.

¹⁰³ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes...de...Cadamosto...*, p. 104.

¹⁰⁴ G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, p. 187.

¹⁰⁵ G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, p. 178.

¹⁰⁶ G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, pp. 233 y 255-256.

¹⁰⁷ João de BARROS, *Ásia...*, p. 68.

por una cruz de piedra, revestida de plomo¹⁰⁸. De lo anterior parece desprenderse un proceso de profundización, manteniendo siempre la idea de posesión. El nuevo modelo se basaba en la afirmación de poder real frente al señorrial y en la mejora de su simbología. A mayor abundamiento, Valentim Fernandes recoge la existencia de un padrón en el Cabo dos Mastos, que servía de frontera entre las tierras del maestrazgo de la Orden de Cristo y el realengo, con repercusión jurisdiccional¹⁰⁹.

La exploración que venimos comentando exigió navíos adaptados a las características de las costas. Al tratarse de regiones ignotas, sin posibilidades ciertas de abastecimiento, era necesario limitar el “peso muerto”, lo que se conseguía con tripulaciones reducidas. Por otra parte, al estar obligados a navegar cerca de la tierra, debían ser navíos manejables y de limitado calado, capaces de encallar con facilidad.

Su primera versión fue la *barcha* o *barca*, utilizada por Gil Eanes para traspasar el Bojador. Se trataba de una embarcación mixta (provista de velas y remos), sin cubierta, pero de estimable capacidad de carga, al aprovechar todo su vaso¹¹⁰. Valentim Fernandes la describe, al referir el supuesto viaje de Machín, con las siguientes palabras: “navío de cuarenta toneles con gavia”¹¹¹. Su utilización en estas navegaciones fue corta, a pesar de que repitiese en el siguiente viaje patrocinado por el infante don Enrique. En este fue acompañado por un *ballener* (*valliner*, *varinel*), de mayores dimensiones¹¹². Se trataba de un navío de uso fundamentalmente militar. Era, por definición, un velero, aunque su perfil “luengo y bajo” le permitía el uso de remos en caso de necesidad. Tampoco gozó de larga vida, a pesar de repetir en el viaje de Baldaia al Río de Oro¹¹³, pues fue sustituido rápidamente por la carabela. La Crónica de Guinea recoge este nuevo instrumento desde 1441 y contabiliza 51 de ellos hasta 1446¹¹⁴. Entre ellos existían diferencias, porque unos tenían cubierta y otros “eran de pesca”¹¹⁵. Las fuentes hablan de carabelas mayores y menores, sin que podamos equiparar estos conceptos a los anteriores. Tampoco establecen un límite claro en cuanto al tonelaje de unas y otras. El *Esmeraldo* cataloga habitualmente como pequeñas las de 30/35 toneles, aunque en una ocasión habla de navíos pequeños de 50 toneles¹¹⁶. Y valora como grandes

¹⁰⁸ João de BARROS, *Ásia...*, p. 79.

¹⁰⁹ Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ...*Manuscrito de Valentim Fernandes...*, p. 130.

¹¹⁰ Eduardo Aznar Vallejo, “Barcos y barqueros en Sevilla”, *Historia, Instituciones, Documentos*, 21 (1994), pp. 1-11. Referencias textuales sobre esta y otras tipologías navales pueden consultarse en R. EBERENZ, *Schiffe an den Küsten der Pyrenaenhalbinsel: eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und -terminologie in den iberoromanischen Sprachen bis 1600*, Frankfurt am Main, Peter Lang, 1975.

¹¹¹ Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ...*Manuscrito de Valentim Fernandes...*, p. 175.

¹¹² G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, p. 135.

¹¹³ G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, p. 135.

¹¹⁴ G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, pp. 141 y 262.

¹¹⁵ G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, p. 282.

¹¹⁶ Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo...*, pp. 296, 297, 321; y 323.

las de 80 o 100 toneles¹¹⁷, pero no mencionan el umbral diferencial. Podemos suponer que la preparada por el Infante para Cadamosto, evaluada en 90 *botas* (unas 54 toneladas) estaría en el rango de las mayores, pero poco más¹¹⁸. Las menores se presentan como más veloces y más aptas para aproximarse a la costa, aunque menos preparadas para navegar en invierno¹¹⁹. El predominio de las carabelas fue absoluto. En lo que conocemos, sólo existen dos excepciones: una fusta y tres urcas. La primera era un barco *sutil y mixto*. Sus remos eran útiles a la hora de remontar los ríos y, por lo tanto, indicada para la exploración del Senegal, pero sus velas latinas dificultaban la navegación en alta mar¹²⁰. Dos de las urcas sirvieron, como hemos visto, para el transporte de materiales en la construcción de San Jorge de la Mina, de las que Pacheco Pereira consigna que tenían un porte de 400 toneles¹²¹. La otra, propiedad de Robert Kerey, fue enviada por el “Navegante” a Arguim, con mercancías¹²².

5. La ocupación de las tierras

El reconocimiento del litoral era el paso previo a su aprovechamiento. Este proceso suponía habilitar lugares de protección y abastecimiento, que, con el tiempo, se convertirían en lugares de intercambio, temporal o permanente.

El primer hito de este proyecto era la localización de puertos. Este término no tenía el significado que le otorgamos en la actualidad, pues no incorporaba elementos artificiales de protección y no comportaba el “atraque” de las embarcaciones. Su localización se adaptaba a las condiciones naturales de la región. En la costa de Berbería, zona arenosa y de escasa profundidad, solían situarse al abrigo de arrecifes o islotes. En Guinea, costa más abrupta, las localizaciones solían corresponder a desembocaduras de ríos o barrancos, sin que falten, como hemos visto, en angras protegidas. En uno u otro ámbito, la consolidación de relaciones se refleja en la aparición de nombre propio para el establecimiento. Los puertos de la Galera, la Caldera, de Mansa etc., muestran el tránsito a asentamientos permanentes.

En el primer sector, la evolución hacia el puerto/ciudad lo representa Arguim, que reunirá los tres factores de desarrollo: fondeadero, aguada y factoría. Cadamosto retrata su desarrollo con las siguientes palabras: “El infante don Enrique ha celebrado con esta villa de Arguin un acuerdo por diez años, en virtud del cual ninguna persona podrá entrar en el golfo para

¹¹⁷ Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo...*, p.302.

¹¹⁸ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes...de...Cadamosto...*, p. 76 La *bota* era unidad de capacidad y carga, que equivalía a 3/5 partes del tonel.

¹¹⁹ G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, pp. 218, 220-21; y 222; E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes...de...Cadamosto...*, p. 140.

¹²⁰ La participación de la fusta de Palenço en la flota de Lanzarote puede seguirse en G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, pp. 247 y ss.

¹²¹ Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo...*, p.315.

¹²² Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea...*, p. 21.

comerciar con los árabes, a excepción de los que están dentro del pacto. Estos han hecho construir casas en la isla donde tienen sus factores, que compran y venden a los árabes...El Infante ha ordenado construir un castillo en esta isla para conservar a perpetuidad este comercio. Esta es la razón por la que van y vienen carabelas de Portugal a la isla de Arguin todo el año¹²³. Además, el establecimiento propició la radicación de setenta casas de azanegas¹²⁴. Barros insiste en su calidad portuaria, indicando "en toda aquella costa no había lugar más abrigado del ímpetu de los grandes mares que rompen en sus playas"¹²⁵. En el polo opuesto de evolución se encontraba Anterote, situado entre el Río de San Juan y el Senegal, del que Valentim Fernandes señala que los rescates se concertaban en los navíos "porque no hay lugar, castillo, ni nada"¹²⁶.

En Guinea, la importancia de los ríos como puertos y lugares de penetración puede seguirse en Valentim Fernandes, quien presenta una evaluación de ellos, atendiendo a su capacidad de fondeo y navegabilidad. De menos a más, esta es la relación de algunos de sus ejemplos: en el Joala "no entran navíos porque es pequeño"; en el de San Pedro "pueden entrar navíos"; en el Casamanza "los navíos navegan río arriba hasta una dieciocho leguas"; en el de Santo Domingos "navegan los barcos más allá de sesenta leguas"; en el Gambia o Cantor "los navíos remontan unas trescientas leguas, esto es, barcos de cincuenta o sesenta toneles"; y en la Ribeira Grande de la isla de Santiago pueden entrar navíos de ciento cincuenta toneles¹²⁷. Las zonas de manglares eran poco propicias para ríos caudalosos y, por ende, para puertos. Cadamosto lo señala tras pasar el Cabo Verde, al confesar "no creo haber visto costa más hermosa que esta, bañada por numerosos ríos y pequeños arroyos de escasa profundidad, por lo que en ellos no podrían entrar grandes embarcaciones"¹²⁸.

Como hemos mencionado al analizar los derroteros, en ocasiones los fondeaderos quedan lejos de la costa. El mejor ejemplo de esta circunstancia la encontramos en Cadamosto, al referirse a la Palma de Budomel, que significativamente "es una rada y no un puerto"¹²⁹. Al empeorar el tiempo en la región, decidió enviar una carta su barco, que se encontraba a unas tres millas mar adentro, para pedir que se acercase al río Senegal, a donde él se trasladaría por tierra. Estas largas distancias eran concebidas como medidas de seguridad, ya que permitían conjurar las dificultades del medio marino. El autor que venimos citando describe su navegación por el país de los barbacines de la siguiente manera: "siempre de día, echando

¹²³ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes...de...Cadamosto...*, p. 93-94.

¹²⁴ Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ...*Manuscrito de Valentim Fernandes...*, p. 91.

¹²⁵ João de BARROS, *Ásia...*, p. 37.

¹²⁶ Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ...*Manuscrito de Valentim Fernandes...*, p. 119.

¹²⁷ Eduardo Aznar y Dolores Corbella,...*Manuscrito de Valentim Fernandes...*, pp. 131, 143, 146,134 y 193.

¹²⁸ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes...de...Cadamosto...*, pp. 135-136.

¹²⁹ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera,, *Los viajes...de...Cadamosto...*, pp. 113-115.

el ancla por la tarde, a diez o doce brazas de profundidad y a unas cuatro o cinco millas de tierra”¹³⁰.

Estos lugares de fondeo habitualmente no cubrían otras necesidades, como el despalme de los navíos, la aguada y el depósito de mercancías.

La primera se veía acrecentada, aparte de por la dureza de la navegación, por la calidez de las aguas, que llenaban los cascos de parásitos. Münzer presenció sus efectos en el puerto de Lisboa, donde fue informado que las embarcaciones no resistían más de 3 o 4 viajes¹³¹. Ello obligó a buscar lugares aptos para la operación. La primera noticia sobre ella es la referida a Nuno Tristão antes de pasar el puerto de la Galé. El tenor de la misma es como sigue: “y allí la hizo despalmar y carenar donde era preciso, aguardando a tener buena marea como si estuviera ante el puerto de Lisboa, y muchos estaban asombrados de tamaña osadía”¹³². Zurara menciona otros dos trabajos de esta naturaleza, lo que prueba su generalización desde época temprana¹³³. Los derroteros detallan los lugares especialmente señalados para su realización, por ejemplo, la isla de Palma y las isla Bravas¹³⁴, pero no eran los únicos. Los captores de Eustache de la Fosse aprovecharon su paso por la isla de los Ídolos para poner “en seco uno de los navíos para carenarlo y limpiarlo”; e hicieron lo propio al regresar a Sierra Leona¹³⁵. Los emplazamientos no solían coincidir con los puertos de fondeo y con las poblaciones que en ellos se instalaron. La excepción es la capital de la isla de Santo Tomé, que, en la descripción de Valentim Fernandes posee “una hermosa bahía donde está la población y donde despalan los navíos.”¹³⁶.

Tanto los relatos de viajes como los derroteros contienen abundantes citas a aguadas. De ellas destacan dos ideas. La primera, la aparición de puntos prioritarios. Es el caso de la isla de Arguim, citada tres veces en la *Crónica de Guinea*, tanto en trayectos hacia el norte como hacia el sur¹³⁷. La segunda, la constatación de que los lugares de aguada y despalmado no solían coincidir, cuestión que se afirma taxativamente de los ubicados en las Islas Bravas¹³⁸. Conviene recordar que el término aguada tenía un sentido más amplio que el que solemos imaginar, ligado a la bebida y preparación de alimentos. Así nos lo recuerda Eustache de la

¹³⁰ E. Aznar, D. Corbella, y A. Tejera, *Los viajes...de...Cadamosto...*, p. 138.

¹³¹ Hieronymus Münzer, *Do descobrimento da Guiné...*, p. 243.

¹³² G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, p. 145.

¹³³ G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, pp. 161 y 288.

¹³⁴ Damiao Peres, *Os mais antigos roteiros...*, pp. 51 y 55 (del Cuatrocuentista) y 8 y 13 (del de J. de Lisboa).

¹³⁵ E. Aznar y B. Pico, *Viaje de Eustache...* pp. 41 y 43.

¹³⁶ Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ...*Manuscrito de Valentim Fernandes...*, p. 201.

¹³⁷ G. Eannes de Zurara, *La Crónica de Guinea...*, pp. 210, 234 y 247

¹³⁸ Damiao Peres, *Os mais antigos roteiros...*, pp. 13 (del Cuatrocuentista) y 55 (del de J. de Lisboa).

Fosse, al recalcar en el gran puerto del Cabo Leona, “donde nos refrescamos, nos aprovisionamos de agua dulce e hicimos la colada”¹³⁹.

El término “rescate” terminó por señalar los lugares de intercambio que no adquirían categoría de poblado. Los ejemplos son múltiples. A modo de ejemplo, el Roteiro de Joao de Lisboa menciona cuatro: Cyde, Soeyro, Guineos y Genovés.

6. Epílogo

Las consecuencias de los setenta años de navegación que analizamos no se limitaron a aspectos prácticos, pues alcanzaron también al plano de las mentalidades. En concreto, al choque entre la *autoridad* de los antiguos y la experiencia de los contemporáneos. Por esta causa, alternan en las fuentes alabanzas y críticas acerca de los clásicos. Cuenta en las primeras, el intento de mantener la topografía de la geografía tradicional. Así sucede en el reconocimiento de Pacheco Pereira del Promontorio Hespérico como Cabo Verde y del archipiélago de igual nombre como Islas Hespérides¹⁴⁰. Otro tanto ocurre en la ratificación de Münzer de que Etiopia es “es muy ancha y larga”, como se ve en la Carta de Tolomeo; y en la de Pacheco Pereira de que entre los etíopes el verano y el invierno tienen la misma complejión por su cercanía a la equinoccial, como escribió Alfagrano¹⁴¹. O en la nota de Valentim Fernandes para redactar el epígrafe del archipiélago caboverdiano, cuyo tenor es el siguiente: “Isla de Cabo Verde. Pli[nio] in Na[tura]lis Historia, li[bro] 6, c[apítulo] 31. Pompo[nio] Mela, libro 3, fol. 84”¹⁴². Sin embargo, esta traslación admite matices, como la aportada por Pacheco Pereira a propósito de los territorios que se encuentran en la misma latitud. Según él, para muchos *antiguos* ambos tendrían las mismas condiciones, pero en su opinión esto no era así, tal como se comprobaba en la oposición entre los negros guineanos y los “pardos casi blancos” del Brasil¹⁴³.

A pesar de esta admiración, las dudas y críticas se fueron abriendo paso. Diogo Gomes, lo hizo con respeto: “y esto que se escribe aquí, se pone con perdón del ilustrísimo Tolomeo, que escribió muchas cosas buenas sobre la división del mundo, pero en esta parte se equivocó... y la parte equinoccial del Mediodía la describe como deshabitada por el excesivo calor. Y todo esto lo hallamos al contrario”¹⁴⁴. Este descubrimiento contra la teoría de los climas se encuentra en Münzer, a propósito del Rio de Oro. Afirma que el Infante quedó muy satisfecho de saber que había hombres en la región, contra la opinión de los “cosmógrafos”,

¹³⁹ E. Aznar y B. Pico, *Viaje de Eustache...* p. 45.

¹⁴⁰ Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo...*, p. 268.

¹⁴¹ Hieronymus Münzer, *Do descobrimento da Guiné...*, p. 247; Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo...*, p. 298.

Eduardo Aznar y Dolores Corbella, ...*Manuscrito de Valentim Fernandes...*, p. 193.

¹⁴³ Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo...*, p. 336.

¹⁴⁴ Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea...*, p. 27.

que negaban que hubiese habitantes en la zona tórrida¹⁴⁵. Y lo mismo afirma Pacheco Pereira, quien se manifestó contra la opinión de los “antiguos”, que dijeron que la equinoccial era inhabitable, “pero ellos hallaron lo contrario”¹⁴⁶. Conviene aclarar, que las alusiones a la equinoccial no se refieren tanto a la línea como a la región comprendida entre ella y el trópico de Cáncer.

Al final, la experiencia triunfa sobre la tradición. Así se lo manifiesta Münzer al rey de Portugal, al indicar: “no hay que tomar en consideración a Alfagrán y a otros sabios sin experiencia. Vale más fiarse de la experiencia y de las pruebas que de las imaginaciones fantásticas”¹⁴⁷. Y lo corrobora Pacheco Pereira, al escribir: “la experiencia nos hace vivir sin el engaño de las exageraciones y fabulas que algunos antiguos cosmógrafos escribieron acerca de la descripción de la tierra y el mar”¹⁴⁸. La razón del cambio era el avance en el conocimiento. Así lo reconoce Diogo Gomes, al señalar como fue descubierta Etiopia Austral, que se llama Libia Inferior y que está más allá de las tierras descritas por Tolomeo¹⁴⁹.

Bibliografía

- Aznar, E. Corbella, D. y Tejera, A. 2017. *Los viajes africanos de Alvise Cadamosto (1455-56)*, San Cristóbal de La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- Aznar Vallejo, E. 2020. “Expansión atlántica y construcción del Estado Moderno”, en *XXIII Coloquio de Historia Canario-Americanana*. Las Palmas de Gran Canaria: Casa de Colón. XXIII-090.
- Aznar Vallejo, E. 1994 “Barcos y barqueros en Sevilla”, *Historia, Instituciones, Documentos*, 21.
- Aznar Vallejo, E. 2007. “Del mar soñado al mar hollado. El redescubrimiento del Océano”, *Cuadernos del Cemyr*. No. 15. San Cristóbal de La Laguna: Servicio de Publicaciones Universidad de La Laguna. pp. 175 – 195.
- Aznar, E. y Pico, B. 2000. *El viaje de Eustache de la Fosse (1479-1481)*. Santa Cruz de Tenerife: Cabildo de Tenerife.
- Brásio, A. 1958. *Monumenta Missionaria Africana. África Occidental (1342-1499)*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar.

¹⁴⁵ Hieronymus Münzer *Do descobrimento da Guiné...*, p. 226.

¹⁴⁶ Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo...*, p. 334.

¹⁴⁷ Colección Documental del Descubrimiento, nº 141 (14-VII-1493).

¹⁴⁸ Duarte Pacheco Pereira, *Esmraldo...*, p. 336.

¹⁴⁹ Diogo Gomes de Sintra, *El descubrimiento de Guinea...*, p. 3.

- de Barros, J. 1988. *Ásia. Primera Década [1552]*, Lisboa, Imprenta nacional-Casa da moeda. (Facsímil de la 4^a ed. revisada de António Baião, de 1932), Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Doria, J. 1930. *Annales*, en *Annali genovesi di Caffaro e dei suoi continuatori Jacopo D'orio*. Génova: ed. G. Monleone.
- R. Eberenz, 1975. *Schiffe an den Küsten der Pyrenaenhalbinsel: eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und -terminologie in den iberoromanischen Sprachen bis 1600*. Frankfurt am Main: Peter Lang.
- el Africano, Juan León. 2004. *Descripción general del África y de las cosas peregrinas que allí hay*, (Ed. S. Fanjul y N. Consolani). Granada: El legado andalusí.
- Fernandes Vid, V. Aznar, E. y Corbella, D. 2021. *África y sus islas en el Manuscrito de Valentim Fernandes*. Madrid: Dykinson.
- Fernández de Navarrete, M. 1964. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, tomo III, En *Obras de Martín Fernández de Navarrete* (Ed. Carlos Seco). Madrid: BAE. Vol II.
- Gomes de Sinatra, D. 1992. *El descubrimiento de Guinea y de las islas occidentales [1484-1502]*, (Ed. D. de López-Cañete Quilis), Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Llull, R. 1948. *Obras Literarias* (Ed. M. Batllori y M. Caldentey). Madrid: BAC.
- Pacheco Pereira, D. 1991. *Esmeraldo de Situ Orbis [1505-1508]*, (Ed. J. Barradas de Carvalho). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. Serviço de Educação.
- Peres, D. 1952. *Os mais antigos roteiros da Guiné*. Lisboa: Academia Portuguesa da Historia.
- De Pina, R. 1977. *Crónicas*, (ed. M. Lopes de Almeida). Oporto: Lello & Irmao.
- Le Canarien. 2006. *Retrato de dos mundos I. Textos*, (Ed. E. Aznar, D. Corbella, B. Pico y A. Tejera). San Cristóbal de La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- Viguera Molins, M. J. 1992. "Eco árabe de un viaje genovés a las Islas Canarias antes del 1340". *Medievalismo*. No. 2.
- de Zurara, G. 2012. *La Crónica de Guinea. Un modelo de etnografía comparada*, (Ed E. Aznar, D. Corbella y A. Tejera) Barcelona: Edicions Bellaterra.