

consulado de los hechos marítimos que aun en el día es la base de la legislación en esta materia, y el derecho comun, cuando faltan disposiciones especiales. Debían esas costumbres ser restos de la antigua legislación, cuyos documentos habían perecido; pero cuya práctica se conservaba. A ejemplo de los usos del Mediterráneo, se recogieron también del Océano bajo el título de *Juzgado de Oleron*. (*Role d'Oleron*.) Se ha creído, sin fundamento, que fué redactado por orden de Leonor, duquesa de Guiena, y de Ricardo Corazon de Leon. Lo mas probable es que no llegó a tener fuerza de ley, y que fué más bien una compilación hecha para comodidad particular. El haber tomado este título se debe a que el ejemplar que tuvo mas boga fué copiado en Oleron en 1266; pero la compilación estaba ya hecha mucho tiempo antes, porque se encuentran ejemplares donde faltan muchos artículos (1).

Las *Ordenanzas de Wisby*, recopiladas en el siglo XIII (2), estaban en vigor en el Norte. Además Enrique el Leon, duque de Sajonia, dió a Lubeck, de que fué fundador, una legislación especial, tomada de las costumbres sajonas y venecianas, de las capitulares de Carló Magno, de las constituciones imperiales y del derecho de la antigua ciudad de Soest en Sajonia. Lo mismo habían hecho ya otras ciudades de Westfalia y de los Países Bajos. Habiendo llegado Lubeck a estar en auge, otros países adoptaron sus reglamentos; y de esta manera, de leyes de diferente origen, surgió un cuerpo de derecho, que después fué comun a toda Europa.

El *Consulado de Mar* establece que en tiempo de guerra las mercancías neutrales cargadas en buques enemigos son francas y no pueden secuestrarse, al paso que la bandera neutral no cubre las mercancías enemigas. Las ciudades del Báltico sostenían por el contrario que el mar era libre, no por principios de generosidad y de justicia, sino porque navegando solas por este mar, hacían en él su exclusivo negocio, sin participacion de las potencias beligerantes. Estas cuestiones en el modo de entender el derecho marítimo, las veremos luego debatirse en los libros, en los congresos y con las armas en la mano.

Para librarse de la peste que en diferentes ocasiones había recorrido la Europa, se habían adoptado algunas precauciones del momento. Cuando sobrevino la de 1403, Venecia tomó a los Eremitas la isla de Santa María de Nazaret,

(1) Pardessus cree que el *papel de Oleron* es anterior al *Consulado de Mar*, que según él no fue redactado antes del año 1340, ni después del 1400. Sus argumentos no nos parecen convincentes.

(2) *Hogeste Water-Recht tho Wisby*. Los Septentrionales quisieran considerarle como el monumento mas antiguo del derecho marítimo de la edad média, y como la fuente del *Papel de Oleron*; pero Schlegel y Pardessus prueban que es posterior a éste y al *Consulado de Mar*. Pardessus añade que no ha sido hecho ni en Wisby ni por Wisby, sino que es un extracto ó resumen de las costumbres anseáticas que no se remonta mas allá del siglo XV, y que fué reuactado por un particular, sin haber tenido nunca autoridad pública.

a fin de tener en ella las personas sospechosas, y los géneros procedentes de Levante. Un magistrado de sanidad estaba al frente de aquel establecimiento, y así fué como se preservó Venecia de la peste, hasta que le vino por tierra de la parte de Alemania. La imitación de este primer ejemplo ha contribuido no poco a librar a la Europa de tan cruel azote, y mientras que el Oriente no esté civilizado, las cuarentenas no serán del todo inútiles.

### CAPÍTULO III

La Brújula. — Descubrimientos de los Portugueses.

Los navegantes no podían aventurarse a grandes viajes sin que se perfeccionara el arte de construir las naves, y de dirigir su marcha en todas las estaciones. En un principio se guiaban orientándose de día con la vista de las costas, y de noche por las estrellas; así es que la navegación tenía que suspenderse en la época de las noches largas y de los días nebulosos, es decir, desde noviembre hasta mediados de febrero, ó limitarse a simples travesías de un cabo a otro (1), tomando puerto todas las tardes. En tal estado continuó la navegación hasta después del siglo XII, en que fué inventada la brújula.

Parece que Homero no conocía mas que los cuatro vientos cardinales, Bóreas, Euro, Noto y Zéfiro, y aunque la ciencia augural de los Etruscos subdividía en cuatro cada uno de los puntos capitales de la esfera, resultando diez y seis, los Griegos no conocieron, según parece, mas que la rosa de ocho vientos, tal como se halla representada en la torre de Andrónico en Atenas, y empleada en los usos comunes de la vida. Existía otra mas antigua de doce vientos, derivada quizá de la escuela pitagórica, para quien este número era ritual (2). Pero es muy notable que las primeras brújulas se hallen divididas precisamente en doce rumbos (3); lo que induce a creer que son de origen italiano, tanto mas cuanto que hay en este idioma nombres propios para indicar los vientos cardinales, y los intermedios, por ejemplo: *Quarta di ponente per libeccio*, mientras que en lengua alemana debería decirse octava. Hasta los mismos nombres de brújula y compas son italianas.

Es indudable que los antiguos conocían en el iman la propiedad de atraer el hierro, y de un pasaje de Alberto el Grande parece colegirse que Aristóteles en su libro *Sobre las piedras*,

(1) La palabra cabotaje se deriva de la española *cabo*, y sirve para indicar los viajes cortos ó de cabo a cabo, a diferencia de los que se dirigen a largas distancias.

(2) Plinio habla de ella, y a la misma parece referirse Vitruvio, al dar su Rosa de los vientos.

(3) En el *Isolario* de BENEDETTO BORDONI, impreso en Venecia por Nicolas Aristotile, llamado el Zoppino, en junio de 1533, y reimpresso en la misma ciudad en 1547 por Federico Forestano, se encuentra esta division con el nombre de *bussolo antico*, en contraposición a la brújula moderna.

perdido en el día, indicaba que se dirigía al Norte (1). Nada indica que los antiguos se sirvieran de él; pero el pasaje de Alberto el Grande, aun suponiéndolo tomado de una version árabe del Estagirita, donde hubiera sido intercalado, demuestra a lo ménos que la polaridad del iman era conocida en la edad média. Una vez observada esta propiedad, no era difícil aplicarla al arte de la navegacion; Jacobo de Vitry, que murió en 1244, se expresa de este modo: « El diamante (*iman*) que se encuentra en la India, atrae el hierro por cierta fuerza » oculta: una aguja de hierro, después de ser tocada por él, se vuelve siempre hacia la estrella del Norte, por lo cual es muy conveniente a los que navegan por el mar (2). »

La brújula se usó al principio con el nombre de *rainetta*, y Vicente de Beauvais nos la describe de esta manera: « Cuando los navegantes han perdido el camino que debe conducirles al puerto, frotan sobre el mar la punta de una aguja, la enebren en una paja, y la ponen en un vaso con agua, alrededor del cual da vueltas el iman. La punta de la aguja se dirige al momento hacia el iman, que después de haber dado algunas vueltas, se retira de repente; entonces la punta de la aguja se vuelve hacia la estrella, y permanece fija en esta direccion (3). » Poseemos una descripción semejante, hecha por un trovador (4), y una alusion al mismo asunto de otro poeta provenzal (5); pero ambos son de fecha desconocida.

Compréndese a primera vista, aun cuando nunca se haya visto una nave, cuán rara vez

(1) Dice así: « Ad hoc autem Aristoteles, in libro de Lapidibus dicit: Angulus magnetis cuiusdam est, cuius virtus apprehendendi ferrum est ad Zoron, hoc est septentrionalis, et hoc utitur nautae; angulus vero alius magnetis illi lem, et hoc trahit ad Aphron, id est polum meridionalis; et si appropinques ferrum versus angulum Zoron, convertit se ferrum ad Zoron; et si ad oppositum angulum appropinques, convertit se directe ad Aphron. » De Mineralibus, lib. I, tract. III, 6. — *Zoron* y *Aphron* son palabras que no pertenecen a ninguna de las lenguas conocidas; nosotros nos inclinamos a creerlas de los antiguos Fenicios, que tenían la Siria al Norte y el Africa al Mediodía.

(2) *Hist. hieros.* cap. 89.

(3) *Speculum doctrinale*, XVI, cap. 134.

(4) *Icelle estoie ne se ment*  
Un art font qui mentir ne peut  
Par vertu de la Rainette,  
Une pierre laide et noirette  
Ou le fer volentier se joint;  
Et si regarde le droit point,  
Puis que l'eguille l'a touchée  
El à un festue font flehee;  
En l'eau le mettent sans plus;  
Et li festue li tient dessus.  
Puis se tourne la pointe toute  
Contre l'estoile; si sans doute  
Que paper rien ne faussera,  
Ne marniers n'en dontera.  
Contre l'estoile va la pointe,  
Par ce sont les mariners coïnte  
De la droite voye tenir:  
C'est un art qui ne peut mentir.

(5) Mas ira de mal temps lor a fracsat lur vela  
Non val li caramida pues can segre l'estela.

RAYM. PERAULT.

También habla de esto Brunetto Latini (que murió en 1294) en el *Tesoro*, libro II, c. 49, y no como cosa nueva.

se consigue una calma completa para poder sacar partido de tan tosco instrumento, y por esta razon, para hacerle utilizable aun en tiempo contrario, se colocó la aguja en equilibrio sobre un pernio, encerrado en una caja, suspendida de modo que cualquiera que fuese el movimiento se mantuviera horizontal, y marcando en ella y aplicándola a la rosa náutica, detuvo la brújula (1).

Que Flavio Gioja, a quien los Italianos atribuyen este descubrimiento, era natural de Amalfi, lo indica suficientemente el ver, que la rosa de los vientos no es otra cosa sino el desarrollo de la cruz que aquella ciudad llevaba en su bandera, y que después sirvió de distintivo a los caballeros de Malta: Amalfi adoptó luego por armas la brújula; pero no se sabe cuándo a punto fijo. Los Franceses quisieron apropiársela por la flor de lis que en ella se pone: ¿pero quién podrá decir la época en que se introdujo el uso? y ¿no podía el mismo Gioja haberla puesto para honrar a la casa de Anjou, que dominaba entonces en el reino de Nápoles?

Algunos, sin embargo, quisieron privar a Europa de esta gloria atribuyéndosela a los Chinos, en cuya antiquísima historia se hablaba ya de la atracción del iman, que miraba siempre, como ellos decían, al Sur. A instancias de Alejandro de Humboldt, Klaproth registró los libros chinos con este objeto, y no solo encontró en ellos el uso de la aguja magnética, sino también halló indicado su desviamiento en una historia natural de Ken-tsun-chi, escrita en tiempo de los Sung, entre los años 1111 y 1117. « Si se frota, dice, una punta de hierro con iman, se la imprime la propiedad de señalar al Sur; pero se inclina siempre hacia el Oriente (Noroeste), y no va derecha al Mediodía. Por esto, si se toma un hilo de algodón, y se pega con un poco de cera en mitad del hierro, la aguja señala al Sur, siempre que no haya viento. Si la aguja se prende en una caña y se pone a flor de agua, también señala al Sur; pero siempre declinando hacia el punto *peng*. (*3/6 sur.*) (2). »

Como ya hemos dicho acerca de otros descubrimientos, este pudo llegar a Europa por conducto de los viajeros, especialmente por Marco Polo ó los Tartaros, y quizá por esto vemos que no se dió gran importancia al descubridor, que no hizo otra cosa que introducir su invención, que llegó a ser muy comun en el siglo XIV (3).

(1) Los escritores que tratan de este asunto pueden verse en una disertación de GRIMALDI, *Saggi dell' Accademia di Cortona*, t. III, pág. 193.

(2) KLAPROTH, *Lettre à M. Alex. Humboldt sur l'invention de la boussole*, pág. 68.

(3) Porque en la edad média era preciso buscar en los libros ligeros los conocimientos importantes, acudimos a los poetas para hallar las indicaciones de los instrumentos de navegar. El *Guerino Meschino*, traducido al italiano a principios del siglo XIV, pero ciertamente anterior, dice: « Los navegantes caminan con el iman, seguros en el mar, y con las estrellas, y con el auxilio de la carta y con la brújula de iman, pág. 69. (Padua 1473.) Goro Dati, en un poema en octavas sobre la

Los Normandos, famosos navegantes, que al mismo tiempo que recorrían el Mar Glacial, conquistaban á Francia y Sicilia, fueron los primeros que supieron colocar las velas, de modo que diesen impulso á las embarcaciones aun con viento contrario; arte que se admiró tanto que llegó á atribuirse á encantamiento (1). La ciencia de navegar se perfeccionó de resultas de un congreso de sabios, reunido en tiempo de Don Juan de Portugal, en el que se recomendó la aplicación del astrolabio del mar. Es este un anillo metálico, del diámetro de cerca de quince pulgadas, suspendido de otro que está fijo en la parte superior del instrumento; la orilla de afuera ó exterior del anillo mayor está graduada y unida á ella una aguja que pueda girar alrededor. Para hacer una observación, se toma el instrumento por el anillo menor y se vuelve hácia el sol, de modo que los rayos pasen por dos niveles de que está provisto, en cuya posición la aguja señala los grados de altura en que se halla el observador. Con esto, una vez formadas las tablas de declinaciones del sol cada día, se podía determinar en un instante la distancia que los separaba del Ecuador. Mucho se distaba, sin embargo, de la perfección á que hoy hemos llegado, y baste decir que el cuadrante, de que se valían para tomar la elevación de los astros, tenía un hilo á plomo, por lo que las observaciones hechas en el mar no podían ménos de ser inexactas.

Naves.

Al mismo tiempo se perfeccionaba la construcción de las naves. Jal, al hablar de las que se usaban en tiempo de las Cruzadas (2), se maravilla de que con una construcción tan imperfecta se determinaran á trasportar en ellas tanta gente; sin embargo, de la escuadra de San Luis, que se componía de mil ochocientas naves entre grandes y pequeñas, solo algunas que otras, en tan larga travesía, sufrió detrimento, aunque no de importancia. Las naves de aquella época no se diferenciaban mucho en cuanto á la forma, tamaño y proporciones de nuestras gabarras y de las galeotas holandesas; su aparejo se reducía á una vela latina, pesada y difícil de poner en movimiento. Su parte interior estaba también muy léjos de corresponder á las comodidades que hay en las nuestras, y por ejemplo, de las ochocientas personas que conducía el navío de San Luis, las dos terceras partes estaban amontonadas en los entrepuentes

*Esfera*, mal atribuido á Zanobi Strada (libro III, 221) escrito al fin de aquel siglo é impreso en Florencia en 1482, dice:

Y con la carta donde están marcados  
Vientos y puertos y la mar entera.  
Cruzan el mar marchantes y piratas...  
Con la aguja que suple á las estrellas,  
Tocada del iman que al Norte mira,  
Ve el camino que la proa lleva...  
Necesito un reloj que me señale  
Los minutos que empleo en cada legua,  
Y sabré donde estoy, cuando las horas  
Que empleo en cada milla al cabo sepa.

(1) FORSTER, *Viajes del Norte*.

(2) Discurso á la Academia Francesa, 1837.

y era cosa convenida que durmiesen dos en el lecho de uno, uno á la cabeza y otro á los piés (*unos tenente pedes versus caput alterius*); los caballos ocupaban veintisiete pulgadas de largo cada uno, estaban suspendidos por cinchas y se les daba friegas de tiempo en tiempo para desentumecerlos los miembros.

Sin embargo, las Cruzadas contribuyeron al mejoramiento de los buques, y en Venecia llegaron á usarse cinco clases de galeras: las grandes para el viaje de Flándes y de Inglaterra; otras varias para el de la Tana y Constantinopla; las ligeras, las naves latinas y las cuadradas. Uno que en el siglo XV servía en estas nos dejó consignadas sus dimensiones (1). La galera grande tenía veintitres pasos y tres piés y medio de manga, diez piés de eslora por diez y siete y medio de entrepuente, y ocho piés de cubierta á arriba; pero carecía de obra muerta. El timón á estribor se movía con una *jamba* por lado. La galera de Levante tenía veintitres pasos y tres piés de manga, diez piés de eslora y Hevaba cuatro velas. Las mas ligeras siete piés y medio de largas y llevaban tres velas, en lo que se asemejaban á las nuestras. Las naves latinas doce pasos de quilla, nueve piés de anchura, veinticuatro de entrepuente y nueve y medio de cubierta por diez y seis de largo: el timón tenía cuatro pasos y llevaban dos bates de treinta pasos y una góndola de veinticuatro. La nave cuadrada trece pasos de quilla, nueve y un cuarto de anchura de veintiseis y medio de ancho; cargaba treiscientas toneladas. Las naves rostradas, llamadas gatos, tenían cien remos (2). En las que se llevaron al lago para hostilizar á Nicea, iban ciento cincuenta soldados (3). Sanuto valuó el sostenimiento de una galera en siete mil cequies anuales (4). Del tratado concluido entre San Luis y Venecia se colige que la nave *Santa Maria* tenía de largo ciento ocho piés, setenta de quilla; distaba la popa de la proa treinta y ocho piés y subía su tripulación á ciento diez marineros, y la *Rocafort*, ciento diez piés de largo y setenta de quilla; las demas variaban de ochenta á ciento. Quince naves debían trasportar cuatro mil caballos y diez mil personas (5). Gran fama alcanzaban las carracas de Venecia, y especialmente las carabelas (6) de España y de Portugal, moles que despues llegaron á construirse con mas solidez para que pudieran resistir mejor los choques del Océano.

Antes de llevarse á cabo estas mejoras, la actividad, que crecía por momentos, había im-

(1) Manuscrito de la Magliabecchiana, clas. XIX, cod. 7.

(2) GUILL. DE TINO, *Gesta Dei*, lib. III.

(3) Idem.

(4) *Secr. fidel. crucis*, I, 8.(5) LEIBNITZ, *Cod. jur. gent. diplom.* pág. 24 y siguientes.— CARLI, *Obras*, tom. V, disc. 7<sup>o</sup>, sobre la moneda.(6) Derivase el nombre de carabelas de *cara bella*, aspecto bello; pero yo me inclino á ver aquí la raíz de un nombre antiguo, reproducida en los vocablos griegos *Καραβιον Καραβος*, lo mismo que en *Carabus*, *corbita*, nuestra corbeta y en la *korabla* rusa, etc.

pulsado á los Europeos á buscar las huellas de nuevas tierras mas allá de aquellas columnas, que todavía se llamaban confines del mundo. En 1281, Vadino y Guido Vivaldi salieron de Génova en dos galeras para dar la vuelta á África y arribar á cualquier punto de las Indias; pero una de las galeras baró en la Guinea, y la otra arribó á *Menam* en la Etiopia, donde fueron capturadas y solo un marinero pudo huir. Así consta en el *Itinerario* de Antonio Usodimare; además, Pedro de Abanó y Cecco de Ascoli refieren, que incitados por tal noticia, Teodosio Doria y Augolino Vivaldi, acompañados de dos Franciscanos, se dieron á la vela en 1292 para los mismos puntos; pero nada volvió á saberse de ellos (1). Estos y otros de sus contemporáneos descubrieron las islas Canarias ó Afortunadas, en las que Petrarca dice habían penetrado los Genoveses en edad anterior á la suya (2).

No hace mucho que se ha publicado una obra de Boccaccio (3), titulada *Relazione della scoperta delle Canarie e d'altre isole dell'Oceano novamente ritrovate nel 1341*, fundada en las noticias que los mercaderes florentinos recogieron en Sevilla de Nicolas de Recco, Genoves, uno de los jefes de aquella expedición, y cuyo nombre figura entre los grandes navegantes del siglo XIV (4). Según la mencionada relación, el rey Alfonso IV hizo salir de Lisboa tres naves al mando del Florentino Angiolin del Tagghio, que gobernó con dirección á las Afortunadas, y á los cinco días penetraron en aquel archipiélago, donde se proveyeron de pieles de cabras, sebo, aceite de pescado y despojos de foca. Probablemente debió ser la isla de Lanzarote ó Fuerteventura: pusieron por nombre á la segunda que aboraron Canaria, cuyos habitantes estaban cubiertos de un delantal corto de hojas de palma, ó piel de cabra. De esta pasaron á otra que debió ser la de Hierro, llena de bosques. Su población, dicen, era leal, viva, fiel, inteligente, de hermosa presencia, robustos y mas civilizados que algunos Españoles: conta-

(1) HUN. FOLIETE, *Hist. Gen.*, lib. V.(2) *Eo siquidem et patrum memoria Genuensium classes armata penetravit. (De vita solit. 12, sect. 6, c. 3<sup>o</sup>.)*

(3) Por Sebastian Ciampi. Florencia, 1827.

(4) También por la lectura del *Portulano*, que lo mismo que el *Milione* publicó Baldelli, se deduce que los Genoveses y otros Italianos las descubrieron y pusieron el nombre de Canarias, y quizá ántes que las Azores. Sostiene esta última opinión G. Carrale (*De los antiguos viajeros y descubridores genoveses*. Génova, 1846), que aduce este pasaje del continuador de Caffaro: « Eodem anno (1291) Theodisus Auria, Ugo linus de Vivaldo et ejus frater cum quibusdam aliis civibus » Januæ cœperunt facere quoddam viagium, quod aliquis quis » que tunc facere minime atemptavit. Nam armavit optime duas » galeas, et de victualibus aqua et aliis necessariis in eis » impositis, miserunt eas de mense madii de versus strictum » Septe (el estrecho de Ceuta), ut per mare Oceanum irent ad » partem Indie, mercimonia utilia inde deferentes. In quibus » iverunt dicti duo fratres de Vivaldo personaliter, et duo » fratres minores. Quos quidem mirabile fait non solum videntibus, sed etiam audientibus. Et postquam iocum quod dicitur » tur Gozora (Azores?) transierunt, aliqua certa nova non » habuimus de eis. Dominus autem eos custodiat et sanos et » incolumes reducat ad propria. » Según Carrale, la isla de Lanzarote debió tomar el nombre de su descubridor Marcelo Lanzaroto, Genoves.

ban como nosotros, colocando la décima á la izquierda de la unidad. Llevados algunos al infante, los hizo poner en libertad, reconociendo su raza como distinta de la de los Negros, con los que se comerciaba ya (Q).

Y aquí tenemos de nuevo á los Italianos en busca de aquellas islas Afortunadas, que eran el sueño de los antiguos. En 1342, Don Luis de la Cerda, conde de Clermont, con licencia de Pedro IV de Aragon, fletó dos naves y acometió á la Gomera; pero fué rechazado por sus numerosos habitantes. Sin embargo de este descalabro, á los diez años próximamente ordenó otro armamento para intentar la conquista de las Canarias, y el papa Clemente VI le coronó como rey de ellas en Aviñón; pero con motivo de haber entrado á servir á Francia contra los Ingleses, abandonó su empresa.

En 1393, una sociedad de Andaluces y Vascos, formada en Sevilla con licencia de Enrique III, mandó cinco naves á explorar las costas de África, en cuya expedición llegaron á los 34° y 29° paralelos, sin perder de vista la costa, hasta que hallándose en frente de Canarias, espantados por las llamas del volcan de Tenerife, huyeron sin atreverse á abordarlas, poniéndolas por nombre islas del Infierno. Entraron á saco las islas de Lanzarote y regresaron al punto de partida con un espléndido botín de cera, pieles y otras producciones, decididos á conquistar las Canarias, á lo que Enrique ni se negó ni se adhirió (1).

Dicen que Juan de Bethencourt, baron normando, exploró las costas occidentales de Africa, no ya hasta Sierra Leona, como lo habían hecho otros compatriotas suyos, sino hasta el rio de Ouro, de donde trajo muchos prisioneros y noticias, y pensó establecer en él un fuerte para hacer tributario al país. Este mismo baron obtuvo del rey de Castilla el título de rey de las Canarias, en el concepto de tributario; pero no parece que las conquistó en su totalidad; sus sucesores las cedieron á Don Enrique de Portugal, por una posesión en la isla de la Madera.

Son las Canarias siete islas (2) dispuestas en semicírculo, como á unas cincuenta millas de la costa occidental del África hácia el 28° paralelo, de un clima excelente, hermosas, abundantes y dominadas de montes volcánicos. Los Guanches que las habitaban, y que fueron víctimas de los malos tratamientos de los Europeos, eran de bellísima presencia, ágiles á causa de la costumbre de trepar por los montes como gamuzas, saltando de cima á cima, y lanzaban piedras á maravillosa distancia. Vivían feudalmente, divididos en dos razas, una de nobles y otra de poseedores (*achimenceyr*) y plebeyos

(1) NAVARRETE, *Colección de viajes y descubrimientos hechos por los Españoles*.VIERA y BENZONI, *Historia de las islas Canarias*.MORISOT, *Orbis maritimi historia*.

(2) Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife, Palma, Gomera é isla del Hierro.

1402.

(*archicaxilas*): embalsamaban los cadáveres y los depositaban en cavernas hechas en las peñas y cerradas cuidadosamente. No nos quedan de ellos mas que ciento cincuenta palabras de un idioma berberisco, que, como sus momias, presenta una extraña mezcla de razas diferentes.

Los negociantes de Dieppe y Ruan hicieron una excursión á las mismas costas de África, y en la embocadura del río de Céstos establecieron el banco del Pequeño Dieppe, desde donde al siguiente año salieron para la costa de Oro, y en la que también establecieron bancos desde el Cabo Verde hasta la Mina, en la que en 1383 construyeron una iglesia. También está escrito que el Catalán Jaime Ferrer en 1346 mandó desde Mallorca dos naves al río del Oro; pero se añade que no volvió á saberse de ellas, y que el citado río debía estar al Norte del Cabo Bojador, diferente del río Ouro en Guinea, aun cuando estaba marcado en un derrotero del año 1375, existente en la Biblioteca nacional de París (1) y en la carta de Francisco Pizzugno de 1367, que está en Parma.

Todas estas indicaciones son vagas, pues aparecen fundadas en testimonios recientes ó en inducciones infundadas, y aunque fueran veraces no pasarían de ser tentativas personales; pero de ningún modo fruto de un vasto designio ó de una intención calculada. Los primeros que con verdadera intención emprendieron estas expediciones, fueron los Españoles y los Portugueses. España, que está entre dos mares y en una extremidad de Europa, fué en la antigüedad el límite de los navegantes: despues los Arabes la comunicaron los conocimientos que ellos habían adquirido en sus remotas relaciones, y el lujo que introdujeron en ella hizo indispensable el comercio con Asia. Cuando los Españoles vieron coronada la esperanza de horror el oprobio del dominio extranjero, conocieron que, para destruirle, era preciso empezar por impedir que sus enemigos recibieran de África los continuos socorros que les mandaban. Los Portugueses, una vez posesionados de los reducidos límites de su reino, se lanzaron al mar y elevaron al país á portentosa altura, gracias á la constancia de sus esfuerzos.

Juan de Portugal con sus hijos desembarcó en África y tomó á Ceuta, que está enfrente de Gibraltar, dejando en ella por gobernador á su quinto hijo Enrique. Buen capitán y sabio notable en todas las ciencias de su tiempo, cobró ánimo al llegar á su noticia los viajes que entonces se hacían: informóse de los Moros respecto al África Interior, y de ellos y de los Judíos adquirió noticias de los Azenagos que habitan mas allá de los Negros y de las minas de oro de la Guinea, y determinó llegar á ellas

(1) Lo encontró J. A. Buchon. Se lee en él al lado de un barco: «Partich lu xer dn. Jac. Ferrer per mare al Rin de lor al gorn de sen Lorens qui es a x de agost. 1 fo en Fan mcccxxvi. Véase Noticias de los manuscritos de la biblioteca del rey, vol. XII.»

por mar. Arribó á Sâgres, y se colocó en uno de los puntos mas meridionales de Portugal, inmediatos al Cabo de San Vicente, acompañado de personas instruidas en geografía, en cuyos progresos invirtió las riquezas de la órden de Cristo, instituida por la destrucción de los Moros. Pero no era la intención de convertirlos, sino el deseo de apoderarse de sus riquezas, lo que le estimuló á acometer tal empresa, y las damas negaban su amor á los que no habían ido á acreditar su valor á África. Don Enrique había enviado una nave para explorar las costas, siendo esta la primer tentativa que los Portugueses hicieron, pero sin resultado. Los hombres desdidosos se burlaban de las dispendiosas quimeras del infante; pero este haciendo frente á los errores del pueblo y de los doctos, no pasaba un año sin que se hiciese una expedición con órden de alargarse la mitad mas que las precedentes. De este modo llegaron los de su nación hasta el Cabo Non, que entonces era considerado (segun lo expresa su nombre) como el último punto accesible, lo cual dió origen al proverbio: *El que llega al Cabo Non, ó tiene que volverse atras, ó no.*

Cuando se pasó mas allá, se hallaron furiosas corrientes, iracundas olas y erizados escollos, que parecían defender otro cabo colocado al extremo de la zona tórrida, la cual se creía inhabitable, y lo llamaron Bojador por los espantosos remolinos que las olas formaban á su alrededor. Pero Juan Gonzalo Zarco y Tristan Vaz Texeira, secundando el noble ardimiento del príncipe, se ofrecieron á pasarle y dirigieron la proa hácia Mediodía. No pudiendo, sin embargo, internarse en aquel mar, mas por falta de arte que de valor, hubiera fracasado su empresa, si un furioso viento de la parte de tierra no los hubiese empujado hácia alta mar. Ya se consideraban perdidos cuando se aplacó el viento, y á la luz del alba vieron una isla situada en el meridiano de las Canarias, que por su inesperada salvación llamaron Puerto Santo. Su posición era sumamente amena, agradable su clima y muy francos sus habitantes, y movido por su descripción, Don Enrique les dió otras tres naves cargadas de semillas y aperos para que fundasen una colonia.

Vaz y Zarco, que vivían en ella, veían de cuando en cuando en el horizonte una cosa oscura que no sabían lo que era y que cambiada de forma; pero que estaba fija en el mismo punto. Propusieron ir á reconocerla y encontraron una isla bastante extensa; pero des poblada y cubierta de bosques, por lo cual la llamaron Madera. Acaso tenían ántes noticia de ella, porque en 1344 huyendo el Inglés Macham de la persecución que le hacían los parientes de Ana Dorset, con quien se había casado, fué arrojado á aquella isla por la tempestad con sus compañeros y su mujer, y habiéndose alejado la nave permanecieron en ella. Ana murió y él espiró sobre su tumba; los compañeros plantaron en ella una cruz para que sirviese de

recuerdo á aquella piadosa historia, y aventurándose despues al mar en un esquife improvisado, llegaron á Marruecos y desde allí á España. Aun suponiendo que la poesía hermosa este hecho ó que acaso lo inventase, no cabe duda de que era conocida la isla de la Madera.

La colonia de Puerto Santo no prosperaba, porque los conejos que se llevaron llegaron á multiplicarse de tal modo que destruyeron toda la vegetación. En aquella época, en la isla de la Madera se prendió un fuego que duró por espacio de siete años, despues de los cuales se plantaron mugrones de vid de Chipre y cañas de azúcar de Sicilia, que prosperaron mucho mas de lo que era de esperar. El buen éxito de aquellas empresas sirvió de premio y estímulo á Enrique, y mientras otros se desanimaban con los peligros que se ofrecían, él reanimaba los ánimos, recogía noticias, dibujaba mapas, escribía instrucciones para los navegantes y decía: «Dirigios hácia el Cabo Bojador. No lo paséis, pero estad á la mira y haréis algun descubrimiento; volvéos despues atras y principiaremos de nuevo hasta que podamos doblarle.»

Gil Yañez de Lâgos, que marchó para seguir la costa de África hasta donde se creía que volvía hácia el Sur, dió la vuelta al formidable cabo, pero cuando pensaba que al otro lado solo hallaría tempestades irresistibles, se encontró con un mar apacible y un agradable clima: esto sirvió para animar á nuevas tentativas.

En el derecho público de la edad média, era el papa considerado como señor supremo de las islas, y esta idea, sea cualquiera su procedencia, no se ponía en duda por nadie; así es que vemos á los Normandos ofrecer al pontífice la Sicilia y la Inglaterra que acababan de conquistar, y este se las cedió; vemos también que Urbano II dió la Córcega al obispo de Pisa, y Adriano IV la Irlanda á Enrique II de Inglaterra. Con arreglo á esta doctrina, Don Enrique pidió á Martín V la posesión de los descubrimientos que iba haciendo á sus expensas, y este no solo hizo perpétua donación á la corona de Portugal de todas las tierras que se hallasen entre el Cabo Bojador y las Indias Orientales, sino que concedió indulgencia plenaria á los que pereciesen en un viaje que debía ganar para el cielo tantas almas, redimidas por medio del bautismo y civilizadas con el Evangelio.

Entonces se vió de nuevo el magnánimo ardor que llevaba á los Cristianos á la Tierra Santa, uniéndose dos eficaces sentimientos, el amor á las empresas y la devoción. Don Enrique envió por tanto, para que hiciesen nuevos descubrimientos, á Antonio Gonzalez y á Nuño Tristan, los cuales habiendo pasado ciento cincuenta leguas del Bojador hasta el Cabo Blanco, apresaron una docena de Moros. Eran estas personas principales de su país y ofrecieron un grueso rescate, así fué que al año siguiente fué enviado González á devolverlos á su patria, y recibió en

cambio otros esclavos, muchos polvos de oro y preciosidades raras, de donde se llamó Río del Oro el brazo de mar donde surgieron las naves portuguesas. Con aquel oro acuñó Alonso V una bella moneda que llamó *cruzado*, de la Cruzada publicada entonces por Calixto III, y en la cual había prometido tomar parte. Aquel metal fué el argumento que venció las razones que se oponían á las expediciones de Enrique, de tal suerte que muchos particulares armaron naves por su propia cuenta para verificar otras expediciones; no se pensaba mas que en un nuevo mundo habitado por otras gentes; se ensalzaban los admirables progresos de la navegación, y se ponía en duda la opinión que hasta entonces se había tenido de que la zona tórrida era inhabitable (1). En efecto, segun se iban descubriendo las tierras del Senegal, se iba viendo que eran fértiles y pobladas, y se destruían de día en día las barreras que se creían opuestas por la naturaleza á la extensión de los descubrimientos.

Tristan había encontrado la isla de Arguin y acaso algunas del Cabo Verde, y visitado la costa hasta Sierra Leona; posteriormente algunos habitantes de Lâgos aprestaron con permiso del rey seis carabelas para explorar la costa de Guinea; pero agotadas las provisiones, tuvieron que volverse, llevando sin embargo muchos Negros.

De todas partes, especialmente de Italia, iban muchos aventureros á presentarse á Don Enrique; entre ellos fué Luis de Cadamosto, caballero veneciano. Visitó las Canarias y la Madera en union con Vicente de Lâgos, y dirigiéndose luego al Cabo Blanco y á la Gambia, se unió á la vuelta con el Genoves Antonio de Noli que estaba explorando la costa por órden del príncipe. Fué leída con avidez la relación que Cadamosto publicó de este viaje y de otro que hizo dos años despues, anotando las costumbres de todas partes y haciendo ver el rápido aumento del tráfico y de las colonias. En las Canarias y en la Madera se obtenían hasta setenta clases de semilla y producían una gran riqueza las viñas, el azúcar, la *orquilla* para la pintura y los pelos de cabra. Los Moros de los desiertos que daban frente á la isla de Arguin frecuentaban el país de los Negros y la Berbería confinante con el Mediterraneo, viajando en caravanas de camellos cargados de plata, cobre y otros metales, que cambiaban en Tumbuctú por oro, malaquitas y simiente de cardamomo. Los Arabes llevaban caballos, recibiendo por cada uno de ellos de doce á diez y ocho esclavos, que volvían á vender en Túnez ó en Arguin, donde los Portugueses compraban anualmente de siete ó ocho mil para comerciar en su patria, al paso que ántes solían robarlos en las costas y en el interior.

Supo Cadamosto que en Tegazza, á seis jor-

(1) Antonio Galateo (*De situ elementorum*) cita á un Genoves llamado Jorge, quesostenía que se podía pasar la línea.

1364.

1412.

1421.

1447.

1433.

Madera.  
1416.1446-47.  
Cadamosto  
1435,  
22 de  
marzo.