

CAPÍTULO VII

Los descubrimientos.—La brújula.—Descubrimientos de los portugueses.

Los navegantes no podían aventurarse á 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 á simples travesías de un cabo á 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 más que los cuatro vientos cardinales, Boreas, 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, más 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 más 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

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

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

(3) En el *Isolorio* de Benedetto Bordoni, impreso en Venecia por Nicolas Aristotile, llamado el Zopinno,

que induce á creer que son de origen italiano, tanto más, cuanto que hay en este idioma nombres propios para indicar los vientos cardinales y los intermedios, por ejemplo: *Cuarta di ponente per libeccio*, mientras que en lengua alemana debería decirse octava. Hasta los mismos nombres de brújula y compas son italianos.

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*, 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, áun suponiéndolo tomado de una versión árabe del Estagirita, donde hubiera sido intercalado, demuestra á lo ménos que la polaridad del iman era conocida en la edad media. Una vez observada esta propiedad, no era difícil

en Junio de 1533, y reimpresso en la misma ciudad en 1547 por Federico Foresano, se encuentra esta división con el nombre de bossolo antico, en contraposición á la brújula moderna.

(1) Dice así: Ad hoc autem Aristoteles, in libro de *Lapidibus* dicit: Angulus magnetis cujusdam est, cujus virtus apprehendendi ferrum est ad *Zoron*; hoc est septentrionalem, et hoc utuntur nautæ, angulus vero alius magnetis illi oppositus trahit ad *Aphron*, id est polum meridionalem; et si approximes ferrum versus angulum *Zoron*, convertit se ferum ad *Zoron*; et si ad oppositum angulum approximes, convertit se directe ad *Aphron*. De *Mineralibus*, lib. I, tract. III, 6.—*Zoron* y *Aphron* son palabras que no pertenecen á ninguna de las lenguas conocidas; nosotros nos inclinamos á creerlas de los antiguos fenicios que tenían la Siria al Norte, y el África al Mediodía.

aplicarla al arte de la navegación; 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 hácia la estrella del Norte, por lo cual es muy conveniente á los que navegan por el mar» (1).

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, al rededor del cual da vueltas el iman. La punta de la aguja se dirige al momento hácia el iman, que después de haber dado algunas vueltas se retira de repente; entonces la punta de la aguja se vuelve hácia la estrella, y permanece fija en esta dirección (2).» Poseemos una descripción semejante, hecha por un trovador (3), y una alusión al mismo asunto de otro poeta provenzal (4); pero ambos son de fecha desconocida.

Compréndese á primera vista, áun cuando nunca se haya visto una nave, cuán rara vez

(1) *Hist. hieros.*, cap. 89.

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

(3) *Icelle étoile no se meut*
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 festuc l'ont fichée;
En l'eau le metten sans plus;
Et li festuc li tient dessus,
Puis se tourne la pointe toute
Contre l'étoile; si sans doute
Que japer rien ne faussera,
Ne mariniers n'en doutera.
Contre l'étoile va la pointe,
Par ce sont les mariniers cointe
De la droite voye tenir:
C'est un art qui ne peut mentir.

(4) Mas ira de mal temps lor a frascac lur vela
Non val li caramida pues can segre l'estela.
Raim. Peraut.

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 razón, para hacerle utilizable áun 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 marcado en ella y aplicándola á la rosa náutica, se tuvo la brújula (1).

Que Flavio Gioja, á 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 á los caballeros de Malta: Amalfi adoptó luego por armas la brújula, pero no se sabe cuándo á 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 la casa de Anjou, que dominaba entonces en el reino de Nápoles?

Algunos, sin embargo, quisieron privar á Europa de esta gloria atribuyéndosela á los Chinos, en cuya antiquísima historia se hablaba ya de la atracción del iman, que miraba siempre, como ellos decían, al Sur. Á instancias de Alejandro de Humboldt, Klaproth registró los libros chinos con este objeto: y no sólo 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 hácia 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 á flor de agua, también señala al

(1) Los escritores que tratan de este asunto pueden verse en una disertación de Grimaldi, *Saggi dell' Accademia di Cortona*, t. III, pág. 195.



»Sur; pero siempre declinando hácia el punto »peng (¾ sur.)» (1).

Como ya hemos dicho acerca de otros descubrimientos, éste pudo llegar á Europa por conducto de los viajeros, especialmente por Marco Polo ó los tártaros, y quizá por esto vemos que no se dió gran importancia al descubridor, que no hizo otra cosa que introducir su invencion, que llegó á ser muy comun en el siglo XIV (2).

Los normandos, famosos navegantes, que al mismo tiempo que recorrian 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 (3). La ciencia de navegar se perfeccionó de resultas de un congreso de sabios, reunido en tiempo de D. Juan de Portugal, en el que se recomendó la aplicacion del astrolabio del mar. Es éste 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 es-

(1) Klaproth. *Lettre á M. Alex. Humboldt sur l'invention de la boussole*, pág. 68.

(2) Porque en la edad media era preciso buscar en los libros ligeros los conocimientos importantes, acudimos á los poetas para hallar las indicaciones de los instrumentos de navegar. El *Guerino Meschino*, traducido al italiano á 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 *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,
Veo 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.

(3) Forster, *Viajes del Norte*.

tá graduada y unida á ella una aguja que pueda girar al rededor. Para hacer una observacion, 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 posicion 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 podia determinar en un instante la distancia que los separaba del ecuador. Mucho se distaba, sin embargo, de la perfeccion á que hoy hemos llegado, y baste decir que el cuadrante, de que se valian para tomar la elevacion de los astros, tenía un hilo á plomo, por lo que las observaciones hechas en el mar no podian ménos de ser inexactas.

Al mismo tiempo se perfeccionaba la construccion de las naves. Jal, al hablar de las que se usaban en tiempo de las cruzadas (1), se maravilla de que con una construccion tan imperfecta se determináran á trasportar en ellos tanta gente; sin embargo, de la escuadra de San Luis, que se componia de mil ochocientas naves entre grandes y pequeñas, sólo alguna que otra, 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 tambien muy léjos de corresponder á las comodidades que hay en las nuestras, y por ejemplo, de las ochocientas personas que conducía el navio de San Luis, las dos terceras partes estaban amontonadas en los entrepuentes y era cosa convenida que durmiesen dos en el lecho de uno, uno á la cabaza 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

(1) Discurso á la Academia Francesa, 1837.



llegaron á usarse cinco clases de galeras; las grandes para el viaje de Flandes y de Inglaterra; otras várias 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 timon 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 llevaba cuatro velas. Las más 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 timon tenía cuatro pasos y llevaban dos batteles 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 trescientas 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 cequíes anuales (4). Del tratado concluido entre San Luis y Venecia se colige que la nave Santa María tenía de largo ciento ocho piés, setenta de quilla; distaba la popa de la proa treinta y ocho piés y subía su tripulacion á ciento diez marineros, y la Roccaforte, 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 Espa-

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

(2) Guill. de Tiro, *Gesta Dei*, lib. 3.º

(3) Idem.

(4) *Secr. fidel. crucis*, I, 8.

(5) Leibnitz, *Cod. jur. gent. diplom.* pág. 24 y siguientes.—Carli, *Obras*, tom. V, disc. 7.º, sobre la moneda.

(6) Deribase el nombre de carabelas de *cara bella*,

ña y de Portugal, moles que despues llegaron á construirse con más solidez para que pudieran resistir mejor los choques del Océano.

Antes de llevarse á cabo estas mejoras, la actividad, que crecía por momentos, habia impulsado á los europeos á buscar las huellas de nuevas tierras más 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 Africa 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 Etiopía, donde fueron capturadas, y sólo 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 Hugolino 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 habian 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 Canaire 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, genovés, uno de los jefes de aquella expedicion, y cuyo nombre figura entre los grandes navegantes del siglo XIV (4). Segun la mencionada rela-

aspecto bello; pero yo me inclino á ver aquí la raiz de un nombre antiguo; reproducida en los vocablos griegos *Kαζαβιον Καζβος*, lo mismo que en *carabus corbita*, nuestra corbeta y en la *korabla rusa* etc.

(1) Hub. Folietae, *Hist. Gent.*, lib. V.

(2) *Et siquidem et patrum memoria Genuensium classes armata penetravit* (*De vita solit.* 12, sect. 6, c. 3.º).

(3) Por Sebastian Ciampi. Florencia, 1827.

(4) Tambien por la lectura del *Portulano*, que lo mismo que el *Mitione* 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 opinion G. Carrale (*De los antiguos viajeros y descubridores genoveses*. Génova, 1846), que aduce este pasaje del continuador de



cion, el rey Alfonso IV hizo salir de Lisboa tres naves, al mando del florentino Angiolin de 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 abordaron Canaria, cuyos habitantes estaban cubiertos de un delantal corto de hojas de palma ó piel de cabra. De ésta 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 más civilizados que algunos españoles: contaban 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.

Y aquí tenemos de nuevo á los italianos en busca de aquellas islas Afortunadas, que eran el sueño de los antiguos. En 1344, D. 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 IV le coronó como rey de ellas en Aviñon; pero con motivo de haber entrado á servir á Francia contra los ingleses, abandonó su empresa.

Caffaro: «Eodem anno (1291). Theodisius Auria, Ugo- linus de Vivaldo et ejus frater cum quibusdam aliis civibus Januæ ceperunt facere quoddam viagium, quod aliquis quisque 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 Oceannum irent ad partem Indie, mercimonia utilia inde deferentes. In quibus iv- runt dicti duo fratres de Vivaldo personaliter, et duo ratres minores. Quos quidem mirabile fuit non solum videntibus, sed etiam audientibus. Et postquam locum quod dicitur Gozora (Azores), transierunt, aliqua certa nova non habuimus de eis. Dominus autem eos custodiat et sanos et incolumes reducat ad propria.» Segun Carrale, la isla de Lanzarote debió tomar el nombre de su descubridor Marcelo Lanzarote, ge- novés.

En 1393, una sociedad de andaluces y vas- cos, formada en Sevilla con licencia de Enri- que III, mandó cinco naves á explorar las cos- tas de Africa, en cuya expedicion llegaron á los 34° y 29° paralelos, sin perder de vista la costa, hasta que, hallándose en frente de Ca- narias, espantados por las llamas del volcan de Tenerife, huyeron sin atreverse á abordarlas, poniéndolas por nombre islas del Infierno. En- traron á saco las islas de Lanzarote, y regresa- ron al punto de partida con un espléndido bo- tin de cera, pieles y otras producciones, deci- didos á conquistar las Canarias, á lo que Enri- que ni se negó ni se adhirió (1).

Dicen que Juan de Bethencourt, baron nor- mando, exploró las costas occidentales de Afri- ca, no ya hasta Sierra Leona, como lo habian 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 ba- ron 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 totali- dad; sus sucesores las cedieron á don Enrique de Portugal, por una posesion en la isla de Ma- dera.

Son las Canarias siete islas (2) dispuestas en semicírculo, como á unas cincuenta millas de la costa occidental del Africa hácia el 28° paralelo, de un clima excelente, hermosas, abun- dantes y dominadas de montes volcánicos. Los guanches que las habitaban, y que fueron víc- timas de los malos tratamientos de los euro- peos, eran de bellísima presencia, ágiles á cau- sa de la costumbre de trepar por los montes como gamuzas, saltando de cima á cima, y lanzaban piedras á maravillosa distancia. Vi- vian feudalmente, divididos en dos razas, una de nobles y otra de poseedores (*achimenceyr*) y plebeyos (*archicavlias*): embalsamaban los cadáveres y los depositaban en cavernas he-

(1) Navarrete, *Coleccion de viajes y descubrimien- tos hechos por los españoles*.

Viera y Benzoni, *Historia de las islas Canarias*.

Morisot, *Orbis maritimi historia*.

(2) Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Te- nerife, Palma, Gomera é isla del Hierro.



chas en las peñas y cerradas cuidadosamente. No nos quedan de ellos más que ciento cin- cuenta palabras de un idioma berberisco, que como sus momias, presenta una extraña mez- colanza de razas diferentes.

Los negociantes de Dieppe y Ruan hicieron una excursion á las mismas costas de Africa, y en la embocadura del rio de Cestos estable- cieron el banco del Pequeño Dieppe, desde don- de al siguiente año salieron para la costa de Oro, y en la que tambien establecieron bancos desde el Cabo-Verde hasta la Mina, en la que en 1383 construyeron una iglesia. Tambien es- tá escrito que el catalan Jaime Ferrer en 1346 mandó desde Mallorca dos naves al rio del Oro; pero se añade que no volvió á saberse de ellas, y que el citado rio debia estar al Norte del Ca- bo Bojador, diferente del rio Ouro en Guinea, aún cuando estaba marcado en un derrotero del año 1375 existente en la Biblioteca nacio- nal de Paris (1) y en la carta de Francisco Piz- zugno 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 pasarian de ser tentativas persona- les; pero de ningun modo fruto de un vasto de- signio ó de una intencion calculada. Los pri- meros que con verdadera intencion emprendie- ron 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: des- pues los árabes la comunicaron los conocimien- tos que ellos habian adquirido en sus remotas relaciones, y el lujo que introdujeron en ella hizo indispensable el comercio en Asia. Cuando los españoles vieron coronada la esperanza de borrar el oprobio del dominio extranjero, co- nocieron que para destruirle, era preciso em- pezar por impedir que sus enemigos recibieran de Africa los continuos socorros que les man- daban. Los portugueses, una vez posesionados

de los reducidos límites de su reino, se lanza- ron al mar y elevaron al país á portentosa al- tura, 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 no- table en todas las ciencias de su tiempo, cobró ánimo al llegar á su noticia los viajes que en- tónces se hacian: informése de los moros res- pecto al África Interior, y de ellos y de los ju- díos adquirió noticias de los Azenagos que ha- bitan más allá de los negros y de las minas de oro de la Guinea, y determinó llegar á ellas por mar. Arribó á Sagres, y se colocó en uno de los puntos más meridionales de Portugal, inmediatos al Cabo de San Vicente, acompaña- do de personas instruidas en geografía, en cu- yos progresos invirtió las riquezas de la órden de Cristo, instituida para la destruccion de los moros. Pero no era la intencion 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 habian ido á acreditar su valor á África. Don Enrique habia enviado una nave para explorar las cos- tas, siendo esta la primer tentativa que los por- tugueses hicieron; pero sin resultado. Los hom- bres desidiosos se burlaban de las dispendiosas quimeras del infante; pero éste, haciendo fren- te á los errores del pueblo y de los doctos, no pasaba un año sin que se hiciese una expedi- cion con órden de alargarse la mitad más que las precedentes. De este modo llegaron los de su nacion hasta el Cabo Non, que entónces era considerado (segun lo expresa su nombre) co- mo el último punto accesible, lo cual dió ori- gen al proverbio: *El que llega al Cabo Non ó tiene que volverse atrás, ó no*.

Quando se pasó más allá, se hallaron furio- sas corrientes, iracundas olas y erizados esco- llos, que parecian defender otro cabo colorado al extremo de la zona tórrida, la cual se creia inhabitable, y lo llamaron Bojador por los es- pantosos 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 dirigie-

(1) Lo encontró J. A. Buchon. Se lee en él al la- do de un barco: Partich lu xer dn. Jac. Ferrer permare al Riu de lor al gorn de sen Lorens que es a x de agost, i fo en l'an mcccxlvi. Véase *Noticias de los ma- nuscritos de la biblioteca del rey*, vol. XII.