

El comercio terrestre por el interior del Asia entre la China y el Occidente no fué interrumpido, porque los árabes, al conquistar el Asia occidental, no entraron en colisión con los chinos, y cuando por el año 1000 de nuestra Era las primeras tribus turcas del Asia se convirtieron al islamismo fundando sultanías independientes y penetrando á su vez como conquistadores en la India, formaron una barrera entre el Imperio de los califas y la China; pero como todos estos sucesos ocurrieron en el mismo Oriente, no ejercieron influencia directa en los países del Occidente, cuyo comercio no sacó de ellos ninguna ventaja. Vinieron las Cruzadas, y con ellas cobraron nueva vida las relaciones con los países del Oriente, las expediciones marítimas y los descubrimientos geográficos (1), gracias principalmente á la actividad de los comerciantes italianos, que sacaron todo el partido posible de las victorias alcanzadas por los ejércitos cristianos que tenían ocupadas las costas de la Siria. Los comerciantes italianos no podían, empero, penetrar en el interior del Asia á causa de la resistencia de las poblaciones mahometanas por diversidad de religión, presentándose un factor importante, un pueblo mediador que desde el centro del alta Asia facilitó voluntariamente el comercio entre Europa y la China. Los conocimientos geográficos de los árabes no se divulgaron en las naciones occidentales, cuyos conocimientos del Oriente continuaron siendo vagos, hasta que los viajeros cristianos pudieron ensañcharlos, fundados en observaciones personales. Tampoco llegaron á Europa noticias de los progresos de los árabes al Sur de la llamada India tercera en la costa oriental del Africa. Del antiguo geógrafo Ptolomeo se había conservado seguramente por medio de los árabes cuanto había

la dominación árabe, pág. 199 y siguientes, y especialmente desde la 214 en adelante; véanse también las notas.

(1) Sobre la influencia de los grandes descubrimientos marítimos puede consultarse J. W. Draper, *Histoire du développement intellectuel de l'Europe*, traduction de l'anglais par L. Aubert; Paris, 1869, librairie internationale; A Lacroix, Verboeckhoven et C.^e éditeurs, tomo III, capítulo 19. Dice así... «Et d'abord, je parlerais de l'entreprise maritime que fuit l'avant-coureur de l'âge de raison en Europe. Elle donne lieu à trois grands voyages: le voyage de découverte de l'Amérique, le voyage où fut doublé le cap, et le voyage de circumnavigation de la terre»; véase páginas 80 y siguientes.

dicho de las fuentes del Nilo y de los montes de la Luna; cuando Alejandría cayó en manos del Islam, se perdieron las relaciones con la costa oriental del continente africano, donde los comerciantes árabes llegaban hasta Sófala, país del oro; pero no hasta el extremo meridional del Africa, que no les ofrecía productos que pudiesen excitar su idea de lucro (1).

80.—Durante los primeros tiempos de su dominación, los árabes no contribuyeron á aumentar en los países del Occidente el conocimiento del interior del Asia; pero el contacto con la civilización árabe despertó en Europa el afán de saber, y estimuló el interés totalmente extinguido de las cuestiones geográficas.

El primer impulso directo para emprender grandes viajes á regiones desconocidas vino de la formación del gran Imperio de los mogoles. Es conocida la influencia de la irrupción de los mogoles bajo Gengis-Khan, y la mezcla de razas y pueblos que esto produjo, así como los resultados de las Cruzadas, los progresos que en el conocimiento de ignotas tierras ejercieron las misiones (2), y especialmente la de los comerciantes italianos. Con la caída del Imperio romano quedó casi extinguido el co-

(1) En Gelcich, *Desenvolvimiento histórico de la navegación*, pág. 48 y siguientes, se hallará una reseña de los descubrimientos astronómicos de los árabes. Recomendamos la nota de la pág. 48, que contiene una reseña de las obras más importantes que tratan del astrolabio. Sobre el uso de cartas marinas y de la brújula desde los más remotos tiempos, véanse las excelentes noticias y bibliografía de las notas en Gelcich, ob. cit., páginas 49 hasta la 62, y Sophus Ruge, páginas 10 y siguientes. Según Gelcich, la más antigua carta de marear conocida, con grados de longitud en la margen, fué trazada por el auconitano Grajioso Bannicasa (1461-1489). La más antigua escala de longitudes se encuentra en las cartas de navegar de Nuño García, conservadas en la biblioteca real de Turin, y en otra de Diego Ribero descrita en Lelewel, *Geographie de moyen âge*, párrafos 172 y 204. La primera lleva la inscripción; fué fecha en la noble villa de Valladolid por Nuño García de Toreno, piloto y maestro de cartas de navegar de su Majestad, año 1552. (Fiorine, *Carte géographique*, pág. 653.)

(2) Acerca de las noticias que durante la Edad Media corrieron del Preste Juan, y expediciones para encontrarle y tierras que hallaron los expedicionarios, primeros misioneros cristianos en Oriente, véase libro 2.^o de la *Historia de los descubrimientos geográficos*, de Sophus Ruge, págs. 13 y siguientes. Hay datos preciosísimos acerca del estado industrial y mercantil de China, Armenia y comarcas orientales recorridas en aquella época por los viajeros europeos.

mercio marítimo, notándose más adelante en Rávena deseos de reanudar el comercio con Constantinopla bajo el reinado de Teodorico, que habiéndose educado en esta ciudad era aficionado á la pompa y á las artes bizantinas. Esta intentona de proseguir las relaciones se extinguió con las guerras; pero ya en el siglo IX, cuando Italia empezó á dividirse en multitud de Estados independientes y ciudades libres, el comercio del Occidente con el Oriente empezó á dar señales de vida. Amalfi, Pisa y Génova adquirieron bajo este aspecto gran importancia. Amalfi, en el golfo de Salerno, fué el centro de este comercio, y sus muchos buques visitaban los puertos de Egipto, de Palestina y de todo el Levante (1); toda su prosperidad fué, empero, absorbida por su rival Pisa, émula de Venecia y Génova, que por efecto de las Cruzadas se enriquecieron y florecieron rápidamente (2) y pudieron establecer las primeras factorías en Levante. Los genoveses, perpetuamente molestados por los sarracenos, poseían desde antiguo excelentes marinos, concurriendo con Pisa y Venecia en el comercio de Levante, y con objeto de fomentar sus intereses mercantiles, habían hecho tratados con los tártaros en la Krimea, estableciendo un oficio especial (l'uffizio della gazaria) para los asuntos propios, y en Kafa un magistrado para dirimir las peticiones de los súbditos habitantes de la Krimea (3). Un acontecimiento importante influyó en las rutas comerciales, y fué el haber quedado interrumpido el camino de la India por el mar Rojo y el Egipto cuando Saladino se apoderó en 1171 de este último país, viéndose obligados los comerciantes á buscar otra vía, como efectivamente

(1) Sus comerciantes y tripulaciones tenían barrio especial en Constantinopla, y sus leyes marítimas (*Tabula Amalphitana*), de que nos ocuparemos más adelante, fueron adoptadas por casi todos los pueblos marítimos del Mediterráneo. Este período duró poco, puesto que no pudiendo ensancharse la ciudad á causa de la estructura peñascosa del terreno, tampoco podía aumentar en población (Sophus Ruge, *Historia de los descubrimientos geográficos*).

(2) Sobre el tráfico en el Mediterráneo, consúltese *Histoire du commerce du Levant au moyen âge*, par W. Heyd, dos tomos; Leipzig, 1886, y B. Mitrović, *Il commercio medioevale de l'Italia col Levante*, programa del Instituto superior comunal en Trieste, 1880. (De las obras de Heyd y de Depping, por merecer especial mención, nos ocuparemos más adelante.)

(3) Gelsch, *Desarrollo histórico de la navegación*, edic. esp., pág. 39.

la hallaron, por el lado del mar Negro hasta la embocadura del Don. Con esto pronto adquirió importancia y prosperidad el puerto de Tana, desde donde se dirigieron caravanas á Astracán, y por los páramos solitarios del interior del Asia á los puntos donde podían adquirir los géneros que buscaban (1). Además de Tana aprovecharon este cambio de itinerario otras plazas marítimas en el mar Negro, como Sudak en la Krimea, llamada también, según los autores de aquella época, Soldaja, Saldachia, Sugdaia y Sodaia, cuya población, entre la cual había muchas familias ricas de comerciantes griegos é italianos, era casi exclusivamente cristiana y cuyo puerto califica Ibn Batuta de uno de los más hermosos del mundo.

81.—Otra vía comercial, según Sophus Ruge, arrancaba de la costa Siria, cerca del reino cristiano de la pequeña Armenia, donde siempre fueron acogidos hospitalariamente los europeos. El puerto donde desembarcaron fué Layazzo (Layas), población construída junto á las ruinas de la antigua ciudad de Aegae, y cuyo excelente puerto se hallaba protegido del lado del mar por dos ciudadelas. Cuando á consecuencia de la Cruzada del año 1204 los venecianos se apoderaron de Constantinopla, se aprovecharon de esta circunstancia para monopolizar el comercio del mar Negro con gran perjuicio de sus rivales los genoveses, que se vengaron á su tiempo devolviendo en 1261 el trono de Constantinopla á Miguel III Paleólogo, quien agradecido les cedió los arrabales de Pera y Gálata que no tardaron en transformarse en poblaciones genovesas; y teniendo ya los genoveses las llaves del mar Negro, arrojaron de allí á los venecianos que hubieron de tomar en sus relaciones con el Asia el camino más meridional por el puerto de Layazzo. Este cambio se refleja en los itinerarios que los hermanos Polo, negociantes y patricios venecianos, siguieron en sus viajes al interior de Asia (2). Marco Polo, el menor, con su viaje que

(1) Sophus Ruge, *Historia de los descubrimientos geográficos*.

(2) La índole de este trabajo no permite una reseña extensa de los viajes de Marco Polo y su hermano. Remito al curioso lector á Zurla, *Di Marco Polo e degli altri viaggiatori veneziani*; Venecia, Piccott, 1818. Más recientes son Pauthier, *Le livre de Marco Polo*, Paris, 1865, y H. Jule, *The book of ser Marco Polo*, Londres, 1875; Marsden, *Travels of Marco Polo*, y Sophus Ruge en su *Historia*

duró veinticuatro años y con su relación, se inmortalizó por el grandiosísimo aumento que dió á los conocimientos geográficos del Oriente en Europa, cabiéndole la gloria de ser el viajero terrestre más celebrado de la Edad Media. Marco Polo tuvo en Asia gran número de sucesores, especialmente Juan de Montecorvino, Odorico de Pordenone, Pascual de Vitoria y otros celosos misioneros que penetraron en el Asia central por la ruta mercantil del Norte, aprovechando la absolución de pena y culpa que el Papa había prometido á cuantos se sometieran á los trabajos y peligros de extender el Cristianismo entre los tártaros, lo mismo que á los peregrinos que visitaren á Jerusalén.

Es una epopeya grandiosa la historia de los misioneros en el Asia, cuyos heroicos sacrificios jamás agradecerá bastante la civilización y el comercio. La mayor parte de los misioneros que han ganado la palma del martirio en Asia, han realizado colosales proezas en favor de la cultura, enseñando las artes, las ciencias, la industria y las más elementales reglas de economía doméstica y de hábitos de buena sociedad. Si las comunidades religiosas, si las órdenes monásticas, si el Catolicismo en general pudiese tener orgullo, se envanecerían de haber realizado más que nadie la unión del Oriente con el Occidente, de haber puesto en contacto los centros de cultura de la apartada China y de las regiones asiáticas con la civilización europea; y por virtud de esta unión, que acabó con un aislamiento que hubiera extinguido aquellas civilizaciones parciales que vivían en el desconocimiento una de otra, nació el renacimiento intelectual y artístico de las épocas modernas, el renacimiento italiano, el renacimiento moderno, y lo que es más, nació con la difusión del Cristianismo la idea de la uni-

de los descubrimientos geográficos, se ocupa extensamente de los viajes de los hermanos Polo, pero omite importantísimos detalles y no menciona las obras de donde ha sacado sus datos y noticias, defecto importante en un historiador (Véase la edición española, págs. 21 y siguientes). Las obras de Marco Polo han tenido varias ediciones, siendo la más importante *Il milione de Messer Marco Polo*, correcta edición del Conde Baldalli. Hay además una edición alemana, *Das buch des edeln Ritters und landt farers Marco Polo*, Nuremberg, 1477; una latina de 1490; otra italiana de 1496, y otra portuguesa de 1502.

dad de la especie humana, preparándose la unidad en los conceptos filosóficos, la unidad de la ciencia y la armonía en la vida de las razas que pueblan nuestro planeta.

La influencia de las órdenes monásticas en la cultura humana es colosal y su historia curiosísima. Si los monjes de Occidente han sido los humildes y pacientísimos factores de la cultura europea (1), no podemos decir menos de los de Oriente.

82.—Las relaciones de los misioneros, especialmente de los ya citados Montecorvino (2), Odorico de Pordenone (3), Pascual de Vitoria (4), Juan de Marignolli, también fraile franciscano (5), y de los comerciantes que les siguieron, como Pegolotti (6),

(1) Véase *Les Moines d'Occident depuis Saint Benoît jus qu'à Saint Bernard*, par le Comte de Montalembert, segunda edición; París, Jacques Lecofre, 1863; tomo II, págs. 430 y siguientes (Defrichements monastiques-travaux agricoles des moines dans les forêts, etc.) á 444; tomo III, págs. 223 y siguientes hasta el final del cap. 6.º; tomo IV, págs. 456 y siguientes; tomo V, págs. 33 y siguientes, 60 á 102, 154 y siguientes; tomo VI, págs. 142 á 223 y 238 á 270, y muy especialmente 273 á 324 (aquí se demuestra cómo el monje es el mártir del trabajo, y á ellos deben los pueblos modernos trabajos agrícolas penosísimos, de los cuales se han aprovechado las generaciones posteriores á ellos); tomo VII, págs. 647 y siguientes.

(2) Véase Sophus Ruge, *Historia de los descubrimientos geográficos*, edición española, pág. 28, columna 2.º

(3) Odorico de Pordenone (1318-1330), *Peregrinatio*, traducción publicada con comentarios por M. Jule en la obra titulada *Cathay and the way thither*, dos volúmenes; Londres, 1866 (*Hak luyt Society*, volúmenes XXXVI y XXXVII). Véase Heyd, tomo I, pág. 21.

(4) Carta escrita de Almaligh en 1338, publicada en Vardding, *Annales ordinis minorum*, VII, 256; tom. de Heyd, obra citada, pág. 21.

(5) Giovan de Marignolli (1338-1353), relación de viaje contenido en la *Crónica universal*, en Dobner, *Monumt historie Boem*, 11, 79, 282; tomo de Heyd, página 21, y véase acerca de su gran viaje á través del Asia, Sophus Ruge, *Historia de los descubrimientos geográficos*, edición española, pág. 30.

(6) Los diversos viajes hechos, ya por motivos religiosos, ya por razones mercantiles, á la corte de los khanes y emperadores tártaros, hicieron nacer el deseo de tener itinerarios, con explicaciones tocantes á los caminos, distancias y gastos; es decir, una especie de guía del viajero. El italiano Pegolotti, dependiente de la casa de comercio Bardi, en Florencia, desde 1315 hasta 1317, y desde 1324 hasta 1327 en Chipre, fué el primero que publicó una guía de esta clase bajo el título de *Libro di divisamenti de Paesi*. (Esta obra curiosísima bajo el punto de vista de los datos geográficos que contiene, aparece citada en Sophus Ruge, pero no la encuentro en la reseña bibliográfica de Heyd, quien en cambio cita otra que omite Ruge, ó sea, *La pratica della mercatura scritta da Francesco Balducci Pegolotti*, publicada por Paganini en su *Della decima*

Nicolás dei Conti, comerciante veneciano (1), que viajó á la India, contienen los progresos geográficos de aquellas épocas. Las relaciones entre la Iglesia y los países del Oriente continuaron bajo el gobierno de los Papas Calixto III y Pío II, habiendo llegado á Roma embajadores de la Etiopia, y de algunos de ellos habia obtenido ya Poggio datos sobre su país y la región de las fuentes del Nilo. Mensajeros pontificios y otros enviados llegaron á la Persia y á la India, con lo cual se aumentó de día en día en Europa el conocimiento de aquellos países. Al mismo tiempo se extendieron las relaciones mercantiles y se acrecentó el número de especuladores que se arriesgaron á penetrar en las regiones productoras de especias, de suerte que en el año 1474 podía ya comunicar Toscanelli al canónigo Martínez, en Lisboa, descripciones exactas de los citados países y de la misma China. A mitad del siglo xv, cuanto en Europa se sabía acerca del Africa oriental, se desprende, bien que toscamente, del mapamundi que publicó Fray Mauro en Venecia en el año 1459, en el cual se encuentran ya los ríos de la Abisinia, Abai y Tacazze como tributarios del Nilo, y hasta el Dyab (Hebe) está casi exactamente colocado, siendo lo más importante que en la costa oriental del Africa, á pesar de faltar la isla de Madagascar, llegaban entonces las noticias más allá de Macdichu (Mogodisco y Zanzibar), que en el mapa se llama Xengibar y Chamibar, quizás hasta la isla Mohilla (Marhal), una de las Comores, y hasta Sofala. Estos datos sobre aquellas costas africanas contribuyeron posteriormente á robustecer la esperanza de dar la vuelta á toda el Africa (2).

e della altre Gravezze, della moneta e della mercatura de Fiorentini fino al secolo xvi. Lisboa e Lucea, 1766). Hace una reseña de la obra de Pegolotti el citado Heyd. *Histoire du comerce du Levant*, tomo I, edición de 1885, pág. 17.

(1) Sophus Ruge toma el relato de Heyd, quien dice en sus noticias bibliográficas, *Nicolo dei Conti (1415-1440)*, y añade que se ha servido del texto latino original de la reseña de su viaje publicado por Kunstmann, en el apéndice de su libro *Kennntniss Indiens im 15 Jahrhundert*, München, 1863 (Heyd, ob. cit., pág. xx). El relato de los viajes de Conti aparece en Ruge, obra citada, edic. esp., págs. 31 y siguientes.

(2) Sophus Ruge, *Historia de los descubrimientos geográficos*, edic. esp., página 32. Para todo lo relativo al comercio de Levante, deben consultarse las

83.—La navegación en el siglo XIII está caracterizada por cierta timidez que poco á poco fué desapareciendo. La floreciente prosperidad de las ciudades italianas de la Edad Media, el siempre creciente movimiento en el Mediterráneo, la extensión, por fin, de la navegación más allá de Gibraltar, todo ello son consecuencias mediatas é inmediatas de la invención de la brújula, por más que deba advertirse que la influencia de los descubrimientos y adelantos en el orden social no es tan inmediata ni perceptible como á primera vista parece que debiera suceder; pues muchas veces una generación no utiliza un objeto útil, un aparato, un invento, hasta que llega lo que podríamos llamar el momento psicológico de su aplicación, ó sea, un conjunto de condiciones intelectuales para apreciar las cualidades del invento y un conjunto de condiciones sociales que permitan, por la simultaneidad de pareceres, de voluntades y de esfuerzos, la oportuna aplicación del mismo.

Con la brújula sucede lo propio, y á pesar de que desde antiguo se conocía el empleo de la aguja imantada y de la brújula, únicamente se extendió y generalizó su uso cuando auxiliados los navegantes por el progreso de la astronomía y de los conocimientos náuticos y geográficos estuvieron en condiciones de lanzarse á las grandes expediciones marítimas. Tarea para muchos y abultados volúmenes es el determinar la influencia que cada uno de los progresos de la astronomía náutica ejercen en la navegación y á la vez la influencia que las observaciones de marinos expertos y navegantes ejercieron en el descubrimiento y observación de verdades astronómicas (1); una

obras de Depping, *Histoire du commerce entre le Levant et l'Europe*, Paris 1880, dos volúmenes, y sobre todo Heyd, *Histoire du commerce de Levant au moyen áge*, par W. Heyd, édition française refondue et considérablement augmentée par l'auteur, publiée sous le patronage de la Société de l'Orient latin, par Furcy Raynaud, Leipzig, Otto Harrasso Witz libraire editeur, 1885, y Paris, Emile Lechevalier. A esta última edición hacemos referencia en nuestras citas. Esta obra, escrita en presencia de datos importantísimos y en que rebosa una erudición extraordinaria, debe consultarse para el estudio de la influencia que en el comercio ejercieron las Cruzadas y el estado comercial de Levante antes de ellas.

(1) Sobre los progresos de la astronomía náutica, vease Gelcich, obra citada, pág. 72.

vez inventadas y descubiertas las cartas marinas y la brújula nada más natural que determinar la posición del buque; mas aun así, la navegación carecía de un importante factor sin el cual era difícil fijar el punto en la carta con alguna exactitud. La circunnavegación no podía efectuarse sin cierto grado de adelanto en las matemáticas y en la náutica (1).

84.—Por efecto de circunstancias favorables y especiales, después que la Europa hubo alcanzado de nuevo en los siglos XIV y XV el grado de instrucción geográfica de la antigüedad clásica, comenzaron los grandes descubrimientos. Juan de Bethencourt se posesiona de las islas Canarias (2); el príncipe Enrique, el navegante, organiza las grandes expediciones destinadas á rasgar el velo que hasta entonces había ocultado á las naciones europeas la costa occidental de Africa (3) y envía á González Velho, Juan González Zarea y Vas Teixeira, descubriendo en 1431 las primeras islas del grupo de las Azores; González Velho, Cabral y Gil Fannes doblan el cabo Boyador. En 1441 Nuño Tristán llega al cabo Blanco y dos años después á la bahía de Arguim, tomándose la isla de este nombre como centro de operaciones y relaciones mercantiles, fundándose la primera colonia portuguesa permanente en Africa (4). En 1445

(1) Gelcich, ob. cit., págs. 78 y siguientes, describe con mucha erudición cómo estimaban los españoles el camino recorrido, lo defectuoso del calado de la corredera, las investigaciones de Formaleoni, sus descubrimientos en la biblioteca de Marco en Venecia (halló, entre otras cosas notables, un portulón de 1436, una hoja del cual trae en el Océano atlántico las siguientes islas: *Is de Antilla, Is de Brasil é Isola de la man de Satanazio*), la aplicación de la trigonometría de Regiomontano, etc.; así como el problema de la determinación de la longitud, pág. 92. Compás, corredera y carta de navegar, pág. 104; trigonometría loxodrómica, pág. 118, con gran número de datos y diseños.

(2) Sophus Ruge, *Historia de los descubrimientos geográficos*, edic. esp., página 32.

(3) Véase Gelcich, *Desarrollo histórico de la navegación*, pág. 71, y Sophus Ruge, ob. cit., pág. 32, con curiosos datos sobre la navegación de los portugueses.

(4) Sophus Ruge, ob. cit., pág. 36. Dice este autor que se estableció un activo cambio de géneros entre la colonia y los azaganas tan pronto, que á los pocos años pudo ya enviar una sociedad mercantil de Lagos una flotilla de seis buques. Poco á poco los géneros más buscados por los indígenas fueron los tejidos de toda clase, y en especial pañuelos de color y mantas de lana, sillas de montar y estribos, barreños, miel, plata, especias, coral rojo y

el arrojado marino Dionisio Díaz (ascendiente de Bartolomé Díaz, que veintiséis años después de la muerte del infante Enrique dobló el cabo de Buena Esperanza), quien pasó por delante de la embocadura del Senegal y llegó hasta el cabo Verde, quedando asombrado de la exuberante fauna y flora de aquellos países, con lo cual recibieron tremendo golpe las doctrinas de Aristóteles y Ptolomeo acerca de la inhabilitad de la zona tórrida. Mas tarde visitó estas regiones el veneciano Luis de Morto (1). En el año que siguió á la expedición de Dionisio Díaz, llegó Nuño Tristán hasta el río Gambia, y Alvaro Fernández casi hasta Sierra Leona. Varias son las expediciones de Enrique el navegante y las que se hicieron por su indicación, especialmente las de Diego Gómez, Juan González Ribeiro y Nuño Fernández de Baya. Con sus arriesgadas empresas sacrificó aquel príncipe su bienestar y su fortuna; pero contribuyó de una manera poderosa á hacer de Portugal una potencia marítima y un estado comercial dilatadísimo. En el mismo año de la muerte del infante D. Enrique tienen lugar las grandes expediciones de Diego Gómez, junto con el genovés Antonio de Noli ó Nolle, descubriendo la isla de Santiago; Pedro de Cintra exploró las costas africanas en 1461 desde el río Grande, y fué el primero que llegó al cabo Verga. En 1482 descubrió Fernando Póo la isla que lleva su nombre. No nos detendremos en el relato de las expediciones de Diego Cao, Bartolomé Díaz, las tentativas para explorar el reino de Abisinia y las condiciones de comercio y de comunicación con el Océano índico, los viajes de Pedro de Covilham y Alfonso de Paiva, el primero de los cuales pasó por Cananor, Calcuta y Goa, y por la costa oriental de Africa llegó hasta el extremo meridional de Sofala, famoso por su riqueza aurífera, donde recogió noticias sobre la isla de Madagascar, y otras empresas del reinado

trigo, que pagaban con esclavos negros de Guinea; oro de Timbuctu, pieles de búfalo, goma arábiga, martas zibelinas, huevos de avestruz, camellos, vacas y cabras.

(1) Véase el interesantísimo relato de sus expediciones y las aventuras de Juan Fernández en el interior de Africa (Sophus Ruge, edición española, página 37).