

HISTORIA

LA EXPLORACION DEL ATLANTICO POR MALLORQUINES Y CATALANES EN EL SIGLO XIV

P O R

ANTONIO RUMEU DE ARMAS

Catedrático de la Universidad de Madrid.

I.—LA PRIMACÍA EN LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA (*).

El descubrimiento del Atlántico Sur por los portugueses se inicia en 1434 con el paso del cabo de Bojador por el nauta Gil Eanes, obedeciendo órdenes de su ilustre patrono el príncipe luso don Enrique el Navegante. Rebasado el temible promontorio africano, la empresa de la circunnavegación de Africa no se interrumpirá hasta ser coronada medio siglo más tarde por Bartolomé Díaz y Vasco de Gama.

El paso del cabo de Bojador—que hoy nos parece una empresa superficial e intrascendente—tuvo en su tiempo las características de una auténtica hazaña. Bastará recordar que, rebasado el simbólico *Cabo de Non* con los viajes de genoveses, lusos y mallorquines a las islas de la Fortuna, todas las leyendas y fabulosos relatos sobre el *Mar Tenebroso* se polarizaron en torno al segundo accidente africano.

Durante la Edad Media el Océano Atlántico quedó cerrado a la navegación apenas rebasados los límites de Marruecos. El mar si-

(*) Conferencia pronunciada en el Salón de Actos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas el día 24 de abril de 1963, bajo los auspicios del Instituto de Estudios Africanos.

tuado al sur del mismo se consideraba intransitable por el calor de la *zona tórrida*, el *ardorem solis* de San Isidoro, junto con otros múltiples fenómenos naturales adversos. Un sinfín de ingenuas leyendas, difundidas por los geógrafos árabes, poblaron el Océano de monstruos y endriagos multiplicando el pavor de los navegantes ¹.

En este ambiente de terror se comprende lo mucho que costó a los navegantes portugueses el paso del Cabo de Bojador en la ruta de Guinea. Un documento regio de indiscutible autoridad hace ascender al número de *quince* los intentos ²; todos frustrados, por cierto, salvo el último. El propio Gil Eanes dirigió dos sucesivas expediciones, la de 1433, fracasada, y la de 1434, que tuvo al fin pleno éxito.

Con constancia admirable y sin igual los pilotos del infante don Enrique prosiguieron desde esa fecha el periplo africano. Como hitos fundamentales cabría señalar, para nuestro limitado objetivo, la exploración de Cabo Blanco y de las bocas del Senegal por Nuño Tristão en 1443 y 1444, respectivamente, y el arribo de Dinis Dias a Cabo Verde en 1445, todo ello en la llamada Costa de Guinea o “tierra de los negros”.

Sin que pretendamos disminuir o desvirtuar la empresa de los portugueses en Africa, sobran indicios y pruebas para establecer y fundamentar este aserto: que un siglo antes los mallorquines y catalanes recorrían el Atlántico Sur, rebasaban el Cabo de Bojador y hundían sus quillas en las aguas costeras de Guinea hasta la misma boca del río Senegal.

Se trataría, en todo caso, de dos empresas distintas, paralelas aunque no sincrónicas, ajenas sustancialmente la una a la otra,

¹ Aunque el cronista de Zurara silencia las pavorosas tradiciones alentadas y recogidas por los geógrafos árabes sobre el *Mar Tenebroso*, se trata sin duda de una actitud premeditada *a posteriori* para cubrir el ridículo de tanto esfuerzo frustrado contra *la nada*.

Este cronista *áulico* de don Enrique el Navegante reduce el paso de Bojador a un problema de supuestas corrientes, pero ello está en abierta contradicción con los reiterados intentos para atravesarlo a que aludiremos en segunda

² *Alguns documentos da Torre do Tombo*, pág. 8. Carta del rey Alfonso V (Penela, 22 de octubre de 1443) · “.e por ser cousa duvidosa e os homes se nom atreverem de ir, mandou (Dom Anrique) la bem XIII vezes ”

en un escenario común y por móviles similares de comercio, pira-
tería y hasta puramente espirituales ³.

El carácter *estatal* de los viajes portugueses daría a los mis-
mos una continuidad y persistencia que eran la mejor garantía de
su éxito. Por la misma circunstancia gozaron de una publicidad que
ha contribuido mucho a inmortalizarlos. Gomes Eanes de Zurara
en la *Crónica dos feitos de Guiné* ha sido su más eficaz divulgador.

En cambio las expediciones de mallorquines y catalanes, mera-
mente privadas, carecieron de todas estas circunstancias. Por eso
han pasado inadvertidas las más veces o han dejado tan débil hue-
lla que hoy cuesta mucho rastrear sus pasos.

Hasta ahora cuanto sabíamos de los viajes catalano-mallorqui-
nes a la costa africana se nutría de noticias sueltas captadas en
portulanos y documentos, que más constituían indicios que prue-
bas. Pero en los últimos tiempos han aparecido porción de docu-
mentos que han variado por completo los términos de la cuestión.

En primer lugar, se ha descubierto un panorama de actividad
impresionante en el terreno de las misiones. Las islas Canarias
fueron evangelizadas en el siglo XIV con tal intensidad, que los
Pontífices acabaron por erigir en ellas una diócesis, que es la pri-
mera entre todas las del Atlántico. Hay indicios del paso de los mi-
sioneros desde el archipiélago a la plataforma continental.

No menos interés demuestran las últimas investigaciones sobre
viajes comerciales y piráticos a Africa. Descubrir documentos del
siglo XIV no es tarea fácil; pues bien: la Doctora Mitjà, en un tra-
bajo que acaba de aparecer en el "Anuario de Estudios Atlánti-
cos" ⁴, nos pone sobre la pista de uno de los viajes más curiosos
de la centuria (año 1391), que tuvo como organizadores dos mer-
caderes genoveses afincados en Barcelona y Sevilla, como colabo-
radores pilotos andaluces y como uno de sus objetivos más impor-
tantes la costa de Guinea, es decir, las tierras situadas al *sur* del
Cabo de Bojador.

En esta expedición el puerto de Sevilla fue el punto de partida

³ *Ibid.* Carta de Alfonso V: "Dom Anrrique... se meteo a mandar seus
navios a saber parte da terra que era alem do cabo de Bojador, porque atee
entam nom avia ningem na Cristendade que d'ello soubese parte..."

⁴ Num. 8 (1962), págs. 325-355.

y retorno al y desde el continente africano. Cádiz, en íntima conexión con la ciudad bética, venía a completar el dispositivo castellano de penetración en Africa.

Las actividades comerciales de los genoveses sobre el escenario peninsular, Cataluña, Mallorca y Baja Andalucía, preferentemente; la colaboración hispano-genovesa en las empresas africanas, y el papel conjunto de Sevilla-Cádiz como avanzada atlántica abren extraordinarias posibilidades de *interpretación* con vista a una más exacta valoración de los descubrimientos y exploraciones del siglo XIV.

II.—DOS FUENTES EXCEPCIONALES: EL “LIBRO DEL CONOSCIMIENTO” Y “LE CANARIEN”.

El *Libro del Conoscimiento de todos los reinos, tierras y señorios* fue escrito por un fraile minorita sevillano entre los años 1348-1350. El relato pormenorizado de las andanzas del franciscano constituye uno de los libros de viajes más extraños y sugestivos del siglo XIV. Aunque es obra de gabinete total o parcialmente, contiene intuiciones, pormenores y noticias que le dan extraordinario valor. Se inspira indiscutiblemente en los portulanos de la época, pero recoge al mismo tiempo derroteros, textos, informes verbales y hasta experiencias personales.

Nos interesa destacar que en sus imaginarios periplos el fraile sevillano da por sentado el conocimiento de los cabos de Na (Nom), Sabium (Juby) y Buyder (Bojador), del Zaara (Sahara), del río del Oro (Senegal) y de Guynoa (Guinea), así como la posibilidad de circunnavegar Africa para establecer contacto con el Preste Juan de las Indias (Etiopía).

Todos estos datos y pormenores, en constante superación de conocimientos geográficos, reflejan la realidad de unos viajes en marcha en los que vamos a ver estrechamente enlazados a genoveses, mallorquines, catalanes, andaluces y hasta vascos, aunque el peso y la organización de los mismos recaigan de manera particular a todo lo largo del siglo XIV sobre los pueblos marítimos de la Corona de Aragón.

Desde su *atalaya sevillana* el fraile franciscano alcanzó excepcionales noticias de dos de los viajes más sorprendentes al Atlántico: el de los hermanos Vivaldi en 1291 y el de Lancerotto Marocello a las Canarias en el primer tercio del siglo XIV.

En cuanto a *Le Canarien*, sus autores, los capellanes de Jean de Bethencourt, Pierre Boutier y Jean Le Verrier, recogen asimismo valiosos pormenores sobre los viajes al Atlántico. Es sabido que tanto el conquistador normando como sus capellanes, antes de dar el salto a las Canarias, estuvieron de arribada en Cádiz y El Puerto de Santa María y hasta se trasladaron a Sevilla para resolver enojosos asuntos.

Era lógico por parte de los conquistadores franceses que para acometer una empresa tan arriesgada se documentasen cuanto pudiesen en los puertos de la Baja Andalucía como puntos avanzados hacia Africa, en íntima conexión con todas las expediciones descubridoras precedentes. Y, en efecto, así fue. Uno de los más valiosos manuscritos de que lograron adueñarse fue precisamente el *Libro del Conosçimiento* del fraile franciscano (*frère mandeant*), que les reveló todo un mundo atlántico para ellos desconocido, junto con sustanciosos pormenores sobre los primeros viajes al continente africano y sus islas adyacentes.

Conviene destacar que el *Libro del Conosçimiento*, publicado en fecha tardía, 1877, por don Marcos Jiménez de la Espada, exhumando un manuscrito de la Biblioteca Nacional, fue tan sólo conocido en extracto hasta esa fecha a través de la pluma de los autores de *Le Canarien* (se editó por primera vez la crónica bethencuriana en 1630).

En la búsqueda por Sevilla y Cádiz de información naval, los capellanes Boutier y Le Verrier alcanzaron otros pormenores no menos valiosos sobre viajes al Atlántico, en particular al Cabo de Bojador y costas de Guinea. Y ahora viene lo sorprendente: los cronistas fueron informados, por escrito o de palabra, de la expedición de 1391, dada a conocer en fecha reciente, con prueba documental inconcusa, por la Doctora Mitjà, de la cual hacen un detallado relato, perdido hasta ahora de manera confusa entre sus páginas.

El *Libro del Conosçimiento* y *Le Canarien* son, pues, piezas

claves en la reconstrucción de los viajes al Atlántico en el siglo XIV. Los viejos textos y los modernos hallazgos documentales ensamblan con tal perfección que nos permiten avizorar un panorama totalmente nuevo, firme y subyugante. Sin descartar la sospecha de que estas expediciones, que conocemos casi por pura casualidad, no sean meros *hechos singulares*, sino acontecimientos reiterados y continuos.

Más importante que lo que se ve es lo que se vislumbra.

III.—LOS PRIMEROS VIAJES AL ATLÁNTICO CONSIDERADOS EN SU CONEXIÓN HISPÁNICA.

Para nadie es un secreto la prioridad de los genoveses en la exploración del Atlántico. Sus viajes más remotos datan de la última década del siglo XIII, más concretamente del año 1291, es decir, dos centurias antes del descubrimiento de América por Cristóbal Colón.

En esta exposición de hoy lo que pretendemos es revalorizar la conexión entre Génova, Palma de Mallorca y Sevilla-Cádiz como itinerario obligado de los viajes atlánticos. Es de todos sabido que en las tres ciudades españolas últimamente citadas residían importantes minorías de comerciantes genoveses en estrecho vínculo con la famosa república mediterránea. La más importante de estas agrupaciones de genoveses radicaba en Sevilla; Fernando III y Alfonso X le habían otorgado extraordinarias mercedes y privilegios, llegando a contar con un cónsul que dirimía sus contiendas y hasta con una Casa del Consulado, situada en el extremo de su barriada, frente a la catedral.

Las expediciones desde Génova al Océano Atlántico sin escalas intermedias resultan inadmisibles. Sevilla despunta como puerto terminal para la incursión atlántica, y es probable que en el seno de su ambiente marineró se gestasen muchas de las empresas de los siglos XIII y XIV. Pronto tendremos ocasión de comprobarlo.

A finales del siglo XIII se inician las expediciones al Atlántico o Mar Tenebroso, aprovechando un conjunto de circunstancias favorables en el orden técnico y desfavorables en el aspecto econó-

mico. En primer lugar, los progresos náuticos, tales como la difusión y perfeccionamiento de la brújula, la alidada, el astrolabio circular y el uso del timón; que permiten a los navíos alejarse de las costas e internarse en los espacios oceánicos. En segundo término, la apremiante necesidad de abrir una *vía marítima libre* al fabuloso comercio con el Oriente asiático, pues el tráfico náutico-terrestre con China, la India y Persia, centralizado en Alejandría y otros puertos vecinos, se abría o se cerraba a merced y capricho del soldán de Egipto, después de haber sido gravadas las mercancías en la ruta por los príncipes y jeques establecidos a lo largo del Golfo Pérsico y el Mar Rojo.

Fueron los hermanos Guido y Hugo Vivaldi (emparentados por cierto con los famosos almirantes Zaccaria, al servicio de la Corona de Castilla) los primeros en acometer la empresa. Zarparon de Génova en mayo de 1291, "ad partes Indiae per mare oceanum", a bordo de dos galeras, la *Alegranza* y *San Antonio*, con sus correspondientes tripulantes y dos religiosos franciscanos misioneros. Se calculaba en diez años el plazo a invertir en la ida y el tornaviaje.

La primera escala fue en Mallorca, donde los Vivaldi tenían que liquidar operaciones crediticias. Supone el historiador francés La Roncière que en dicha isla contrataron los expedicionarios a un experto piloto mallorquín, circunstancia que resulta más que verosímil. Las etapas ibéricas de Barcelona, Valencia, Alicante, Almería y Cádiz se fueron conociendo puntualmente en Génova a través de los corresponsales en estas plazas. Poco después las naves se internaban en el Océano y se perdían en él para siempre...

Pasados los diez años de angustiosa espera, León Vivaldi, hijo de Hugo, se decide a actuar. Está probado documentalmente su viaje por las costas del Mar Rojo, indagando en cada puerto por menores sobre el arribo o el naufragio de navíos extraños. Al fin en Mogadiscio, en el país de los somalíes, le dieron sorprendentes informes. Una nave extranjera había allí naufragado hacía poco tiempo, siendo trasladados sus tripulantes como prisioneros al Imperio abisinio o Etiopía, el fabuloso reino del preste Juan.

Ahora viene lo sorprendente: de todos estos hechos, divulgados a través de documentos coetáneos en las postrimerías del si-

glo XIX, tuvo puntual y minuciosa información a mediados del siglo XIV, cincuenta años después de producirse, el fraile minorita sevillano autor del famoso *Libro del Conoscimiento de todos los reinos*. ¿Cómo pudieron llegar a sus oídos tan particulares noticias y tan íntimos pormenores? La respuesta se adivina: por transmisión directa de la minoría genovesa afincada en Sevilla-Cádiz, en estrecha conexión con los proyectos náuticos de la república mediterránea.

IV.—LAS EMPRESAS CONTINENTALES HISPÁNICAS.

De todos los viajes catalano-mallorquines al continente africano en el siglo XIV el más divulgado y conocido es el del nauta Jaime Ferrer al Río del Oro en 1346, un tanto confuso en su planteamiento por carencia de fuentes documentales. Es una expedición sin incidencias, pues apenas si conocemos su partida por el breve texto que insertan dos portulanos mallorquines. En el mapa de Abraham Cresques, llamado por otro nombre de Carlos V de Francia y también planisferio catalán de 1375, se ve dibujado un *uxier* o navío junto al cual se lee esta inscripción: “partich l'uxer d'en Jacme Ferrer, per anar al Riu de l'Or, lo gorn de Sen Lorens quj es a X de agost, e fo en l'any MCCCXLVI”. El planisferio de Mecía de Viladestes (1413) reproduce, con ligeras variantes, el dibujo y texto transcrito. En un manuscrito latino exhumado de los archivos de Génova por el erudito Gräber de Hemso, se reitera análoga información.

Tenemos así perfectamente registrada la partida de Jaime Ferrer para el Río del Oro en 1346; corriente fluvial que es preciso identificar con el río Senegal—en cuya desembocadura se suponía que estaba emplazado el más activo mercado africano de oro en polvo—y no, en cambio, con la profunda ensenada que hoy lleva este nombre.

Partir para el Senegal no quiere decir exactamente *arribar* al Senegal; de aquí que se haya puesto en duda el éxito del viaje. El manuscrito de Génova lo estima como frustrado al añadir esta frase al escueto texto: “sin que después se hayan recibido noticias de dicha nave”.

Aun admitida esta postura negativa, hay que partir de una realidad que parece indiscutible: el viaje de Jaime Ferrer al Río del Oro demuestra que ya era conocida para catalanes y mallorquines esa parte de la costa africana. Lo ha hecho así destacar el estudioso investigador francés D'Avezac al sostener que nadie "hace un armamento con destino fijo cuando no se conoce de una manera aproximada, por lo menos, el punto a donde debe dirigirse". Por otra parte, el *Libro del Conocimiento* del fraile sevillano refuerza con sus pormenores sobre el Río del Oro el conocimiento de la ruta occidental africana por los pueblos marítimos peninsulares.

Uno de los documentos dados a conocer por la Doctora Mitjà confirma idéntico parecer. Se trata de la venta en Barcelona, el 4 de noviembre de 1391, ante el notario Bernardo Nadal, de una indígena "de quandam insula vocata Fortsventura" que había sido capturada en la expedición de esa fecha al archipiélago afortunado y continente vecino. El interés excepcional del documento radica en que para localizar mejor aquella isla desconocida se concreta que está situada "versus partes *Guinoxe*, terre sarracenorum"⁵. Ello induce a admitir el conocimiento previo de Guinea, ya que nadie identificaría por su medio una isla del Océano, perdida e ignota, sin esa familiaridad con las remotas costas africanas.

El viaje de 1391 a las Canarias y Guinea cabe considerarlo como una empresa de colaboración hispano-genovesa. Vemos actuando

⁵ Haciendo abstracción de textos históricos—el *Libro del Conocimiento*, uno de ellos—y portulanos, creemos que el documento de 1391 es el primero en que se menciona Guinea (Guinoxe)

En los portulanos se observan variantes múltiples en el nombre: *Ganuya* (Giovanni da Carignano, Angelino de Dalorto, Angelino Dulcert (1339), Portulano Mediceo Laurenziano (1351) Pizigani (1367), *Ginyra* (Atlas Catalán de 1375); *Guine* (Guilelmus Soleri, 1385); *Guinea* (Mecá de Viladestes, 1413; Jaffuda Cresques, 1416, y el Portulano de Florencia, 1433)

El nombre tomó estado oficial cuando el rey de Portugal Juan II empezó a titularse "senhor de Guinee"

Desde el punto de vista geográfico, Guinea tiene una acepción amplia y otra restricta. En el primer aspecto, entiéndese por tal la zona costera situada al sur del cabo de Bojador; en el segundo, la faja litoral entre Senegambia y el Congo

en él conjuntamente como socios a un patrón de nave ligur, afincado en Barcelona, Bartolomé Scarsafiga, al copropietario de la misma embarcación, el genovés Bartolomé de Bargayo, residente en Sevilla, y al mercader bético Juan González. Es de suponer que la tripulación de la nave "Santa Ana" la formasen catalanes y andaluces. El punto de partida de los expedicionarios debió ser, como otras veces, Sevilla o Cádiz. El itinerario conocido, Fuerteventura y Guinea.

Como antes informábamos, de este viaje de 1391—conocido hoy al cabo de seiscientos años—alcanzaron veraz información los cronistas de la expedición de Bethencourt, Pierre Boutier y Jean Le Verrier durante su estancia en Cádiz-Sevilla, en la primavera de 1402. He aquí cómo se expresan en *Le Canarien*:

"También partió de aquí, en época anterior a la en que nosotros viniéramos, una chalupa con quince compañeros (socios), desde una de las islas llamada Erbania (Fuerteventura); y se dirigieron al cabo de Bojador, que se halla en el reino de Guynoye (Guinea), a doce leguas de este archipiélago, y allí apresaron algunos naturales, regresando a Gran Canaria, donde hallaron la nave con sus compañeros que los esperaban."

Aunque la crónica bethencuriana centra la expedición en torno al cabo de Bojador, no se puede descartar la imprecisión de un testimonio indirecto y póstumo, y admitir, por ello mismo, una mayor penetración de los expedicionarios hacia el sur.

De regreso a Barcelona, tras su jornada en Africa, la nave "Santa Ana" se proponía seguir viaje a Mallorca y Berbería, en prosecución de sus actividades mercantiles. A ello se oponía Juan González, pues temeroso de una inminente declaración de guerra entre Génova y Aragón, se mostraba inclinado al retorno a Sevilla por la vía directa. Esto induce a creer que la nave era de matrícula bética, aunque sus propietarios fuesen en todo o en parte genoveses. A partir de este momento la información documental sobre la expedición de 1391 se extingue sin dejar otros rastros.

El viaje de Jaime Ferrer a Río del Oro, en 1346, y el de Scarsafiga-Bargayo-González a Guinea, en 1391, son a buen seguro los

extremos de una serie continuada de expediciones a Africa a todo lo largo de la centuria decimocuarta.

V.—LOS VIAJES A LAS ISLAS DE LA FORTUNA.

Mención especial merecen los viajes de los mallorquines y catalanes a las Islas Canarias por lo que en sí mismos significan y por lo mucho que dejan entrever. Sería absurdo pensar que viajes tan reiterados tuviesen siempre un objetivo insular, cuando la costa continental estaba próxima. El paso a la *tierra firme* con dirección sur hacia Guinea se prueba con la sola presencia física de navegantes en el Archipiélago.

El primer nauta con nombre conocido que visitó las Canarias fue el genovés Lancerotto Marocello en una fecha indeterminada del primer tercio del siglo XIV. Este viaje se preparó en estrecha conexión con las minorías genovesas residentes en los reinos españoles y con la colaboración probable de los mallorquines. Sevilla-Cádiz debieron ser una vez más el punto postrer de partida hacia Africa. Lo primero se justifica por las circunstancias de ser un cartógrafo balear, Angelino Dulcert, quien con data más antigua, 1339, recoge el viaje. En este maravilloso portulano mallorquín aparecen dibujadas por primera vez, frente a la costa, dos islas con estos nombres: *ínsula de Lanzarotus Marocelus* y *Forteventura*, aquella por más señas con el emblema heráldico de la Señoría. El paso por Sevilla-Cádiz se deduce de los informes que alcanzó el fraile minorita autor del *Libro del Conoscimiento*, contemporáneo del viaje, y que más tarde recogieron ampliados los cronistas de *Le Canarien*. Merced a ellos los normandos de Bethencourt pudieron identificar las ruinas del castillete construido por Lancelot Maloysel durante su residencia en la isla que ya para siempre portaría su nombre.

No hace mucho tiempo que el profesor belga Verlinden, usando de documentos portugueses indiscutiblemente apócrifos, ha querido conectar el viaje de Lancerotto Marocello con las empresas náuticas lusas, retrotrayendo su fecha al último tercio del siglo XIV. Sin embargo, la aguda crítica del profesor Serra Ráfols a su sorprendente tesis ha sido tan demoledora que las aguas han vuelto remansadas a su cauce tradicional.

Poco después del viaje de Lancerotto, los mallorquines y catalanes se adueñan por espacio de varias décadas del Océano Atlántico. En ello nos basamos para prejuzgar la probable conexión de la empresa de aquél con el conocimiento y el espíritu de emulación de éstos. No se puede descartar que todo ello se fraguase por causa de una estrecha colaboración marítima.

Sobre los viajes de mallorquines y catalanes al Atlántico, en particular a Canarias, es tanto lo que hoy día se sabe que la dificultad estriba en reducirlos a una breve síntesis. Unas veces se acometieron empresas con una finalidad comercial y pirática, mientras que otras guió a los navegantes una altruista misión evangelizadora.

Los viajes más antiguos que se conocen datan del año 1342, es decir, cuatro años antes de la partida de Jaime Ferrer para el Río del Oro. En esa fecha zarparon de Mallorca para las “illes de Fortuna” dos expediciones de carácter privado, conduciendo tres embarcaciones, mandadas por Francisco des Valers y Domingo Gual. Análogo carácter debió tener otra empresa acometida hacia el año 1370 y registrada por el cronista árabe Ibn Jaldun. Sábese que unos navegantes *francos* (mallorquines o catalanes) estuvieron por esa fecha en los puertos marroquíes vendiendo como esclavos indígenas canarios capturados en sus provechosas incursiones.

Al revuelo de las primeras expediciones se difundió por todo el orbe cristiano la fama de las islas africanas, perdidas en las inmensidades del Atlántico. La Curia pontificia fue la primera en preocuparse por extender la religión de Cristo a tan remotas tierras. Para ello, Clemente VI, en uso de su teórica potestad sobre infieles, erigió en reino al Archipiélago, otorgando su soberanía con el título de Príncipe de la Fortuna al almirante de Francia Luis de la Cerda, vástago de la Casa real de Castilla. La solemne coronación del nuevo soberano se efectuó en Aviñón el 15 de noviembre de 1344. Un mes más tarde, el 11 de diciembre, Clemente VI invitaba a todos los monarcas cristianos de Occidente a tomar parte en una Cruzada evangelizadora que tendría al nuevo reino como escenario.

El Príncipe de la Fortuna para la realización del proyecto estableció en un principio estrecho contacto con Pedro IV de Aragón,

revelándonos con ello que acudía allí donde la fama de los viajes al Atlántico era una garantía segura de éxito. Pero los planes de cruzada misional, acogidos con escaso entusiasmo, muy pronto languidieron hasta quedar por completo olvidados.

Sólo cabría destacar que al proyecto pontificio opusieron sus reparos los reyes de Castilla y Portugal, Alfonso XI y Alfonso IV, por considerarlo lesivo a los intereses y derechos de sus respectivos reinos. El primero alegaba los derechos de Castilla a la Mauritania y sus dependencias, como heredera principal de la monarquía goda; el segundo, una circunstancia de prioridad como consecuencia del viaje lusitano a las Canarias de 1341, dirigido por pilotos genoveses y florentinos.

VI.—EL OBISPADO DE TELDE Y LAS PRIMERAS MISIONES ATLÁNTICAS.

Por esos años se iba gestando en Mallorca una empresa mucho más trascendente: la evangelización de Canarias por la exclusiva acción misional, proscribiendo la depredación y la violencia que hasta entonces se ejercía sobre los indígenas. Estos apóstoles habían organizado cofradías de seglares para recoger limosnas con que sufragar los gastos del viaje y el sostenimiento de la futura misión. Entre estos protectores seglares destacaban por el año 1351 dos ricos mercaderes mallorquines, Juan Doria y Jaime Segarra, quienes obtuvieron del Papa Clemente VI porción de gracias espirituales en beneficio de los partícipes en la espiritual tarea. Una circunstancia merece ser destacada: que contaban los misioneros con la valiosa colaboración de doce indígenas neófitos, víctimas de expediciones piráticas anteriores, comprometidos con ardoroso celo a propagar la verdadera fe entre sus conterráneos.

Cuando el Papa Clemente VI, el instaurador del fracasado reino de la Fortuna, conoció por boca de sus propulsores tan prometedor panorama, no vaciló en erigir en medio del Atlántico una nueva diócesis misional, que de momento bautizó con el nombre un tanto mítico de *Obispado de la Fortuna*, aunque autorizando a su primer beneficiario para titular la sede con la denominación de la urbe

indígena que escogiese por residencia y morada. Por la bula "Coelestis rex regum" de 7 de noviembre de 1351 el Papa daba plena satisfacción a sus inquietudes evangelizadoras designando primer obispo de la sede atlántica a fray Bernardo, de la Orden de Monte Carmelo.

La nueva diócesis quedó a partir de esa fecha bajo la dependencia directa de la Santa Sede, preocupándose de manera particular por ella los Pontífices Inocencio VI y Urbano V. El lugar escogido para residencia de la catedral—una humilde cueva, seguramente—fue la ciudad indígena de Telde, en la isla de Gran Canaria. La diócesis perviviría por espacio de medio siglo, acabando por extinguirse en un ambiente adverso por la ceguera y codicia de los hombres. Se conocen hasta cuatro obispos de Telde: Bernardo (1351), Bartolomé (1361), Bonanat Tarín (1369) y Jaime Olzina (1392). Hay que admitir que estos obispos no residieron, limitándose a visitar la misión y a dirigir desde Mallorca la tarea espiritual de los auténticos apóstoles. Su máxima preocupación debió consistir en mantener la comunicación marítima entre ambos archipiélagos, canalizando las limosnas hacia la misión en forma de víveres, vestimentas y aperos.

Este ardoroso celo religioso se propagó desde Mallorca a Cataluña. Sabemos hoy que en Barcelona y Tortosa radicaron auténticas escuelas de apostolado, bajo el patrocinio de sus respectivos obispos, Guillén de Torrelles y Jaime de Aragón, este último hijo de infantes y nieto de reyes. Cataluña, con sus poderosos medios económicos, insufló nuevo auge a la misión atlántica cuando el ímpetu mallorquín decaía. Entre los protectores seculares de esta segunda fase cabría destacar a los ciudadanos de Barcelona Bertrán de Marmando y Pedro de Estrada.

Si nos ceñimos a la actuación de los misioneros en las Canarias, conocemos documentalmente tres expediciones de carácter evangélico, aunque hay que sospechar, en pura lógica, que debieron ser muchísimas más. No se sostiene una misión por plazo ininterrumpido de medio siglo con sólo tres viajes; hay que admitir, por lo menos, una expedición cada año. La primera expedición se data en 1352, siendo sus protectores Juan Doria y Jaime Segarra,

y su capitán, Arnaldo Roger. Aunque era una empresa privada en su organización y misional en sus fines, no se descartaba la posibilidad de someter a la influencia política de la Corona aragonesa (Pedro IV) el remoto archipiélago afortunado. Se ignoran pormenores del viaje después de la partida.

La segunda empresa misional corresponde al año 1370, siendo sus patrocinadores Bertrán de Marmando y Pedro de Estrada. Sabemos que se habían alistado en ella clérigos seculares junto con frailes mendicantes y apóstoles indígenas. En cuanto al contacto directo de estos misioneros con las Islas Canarias nos han llegado vagos indicios de su actuación.

La tercera expedición se data en 1386, y sábase tan sólo que se nutría fundamentalmente de misioneros eremitas inflamados de ardoroso celo evangélico.

De lo que no se puede dudar es de la realidad misma de las misiones, que sobrevivieron por espacio de cincuenta años en la isla de Gran Canaria, sin desmayo ni postración. Los apóstoles contaron con humildes y toscas ermitas en diversos lugares de la isla y bautizaron a un sinfín de indígenas, en las mismas vísperas de la conquista militar de aquel territorio ⁶.

Sin embargo, el mayor escollo con que tropezaron los misioneros fueron las incursiones piráticas, que llegaron a constituir a finales del siglo XIV una verdadera plaga, sin otro señuelo que la caza del hombre y el feroz saqueo.

Entre estas incursiones la más sonada fue la del año 1393, conocida a través de la pluma de los cronistas y confirmada por los documentos últimamente descubiertos ⁷. Formaban en la expedición naos andaluzas y vascas y se nutría de tripulantes de ambas procedencias. La depredación fue tan terrible, que trajo aparejada la ruina de la misión y el martirio de los apóstoles, aunque la se-

⁶ Véase nuestro libro *El Obispo de Telde* Madrid, 1960

⁷ "Anuario de Estudios Atlánticos", núm. 8 (1962), págs. 346-347. Hoy sabemos que una de las naves que tomó parte en la incursión era propiedad de Pedro Minguella, natural de Zumaya, siendo uno de sus socios el mercader de Bermeo Juan Pérez de Gámez.

Este último vendía en Barcelona, el 27 de diciembre de 1393, de retorno de la incursión, una de las esclavas capturadas.

milla del Evangelio quedase enraizada firmemente en la isla de Gran Canaria.

Con estos trágicos y luctuosos hechos se cierra el siglo XIV, finalizando también con él la etapa de exploración, catequesis y corso. En 1402 la conquista militar está en marcha, y ya no se detendrá hasta el término de la misma a todo lo largo de la centuria decimoquinta.

* * *

El descubrimiento y la exploración de Africa por mallorquino-catalanes—y a remolque suyo por andaluces y vascos—constituye hoy día uno de los capítulos más sorprendentes de la historia de la geografía. En este proceso de resurrección, sobre un fondo todavía borroso, emergen los acontecimientos del pasado en *primeros planos* llenos de penetrante luz. Es mucho lo que se ve; más aún lo que se vislumbra. Esperemos que la investigación vaya completando los huecos o vacíos hasta reconstruir el sugestivo mosaico.

Para Mallorca, para Cataluña, para España, las navegaciones atlánticas trecentistas constituyen una de las más brillantes páginas de su historia.