

LA GUINEA COMO FRONTERA A MEDIADOS DEL SIGLO XV

THE GUINEA AS A BORDER IN THE MIDDLE OF THE 15TH CENTURY

Mariano Gambín García*

Cómo citar este artículo/Citation: Gambín García, M. (2020). La Guinea como frontera a mediados del siglo XV. *XXIII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2018), XXIII-089.
<http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10485>

Resumen: La guerra entre Portugal y Castilla en los años setenta del siglo XV provocó que los castellanos enfocaran su interés por la costa atlántica, hasta ese momento coto privado de los lusos. La guerra se extendió al Atlántico y tanto las Islas Canarias que estaban por conquistar como la costa de Guinea cobraron una importancia estratégica nueva en el conflicto. Los castellanos se aventuraron más allá del cabo Bojador y llegaron a lugares desconocidos hasta ese momento. Nosotros analizaremos esos viajes y el momento en que se franqueó el paso para llegar a la mítica Guinea.

Palabras clave: Atlántico, Gil Eanes, colonización, viajes, África, Bojador, Canarias, navegación.

Abstract: Gay The war between Portugal and Castile in the 70s of the 15th century caused the Castilians to focus his interest in the Atlantic coast, until that time preserve of the Portuguese. The war spread to the Atlantic and the Canary Islands which were to conquer both the Guinea coast gained a new strategic importance in the conflict. The Castilians ventured beyond Cape Bojador and reached to places unknown until that time. We will discuss those trips and the time in which the step is passed to reach the mythical Guinea.

Keywords: Atlantic, Gil Eanes, colonization, travel, Africa, Boujdour, Canary islands, navigation.

EL ORO DE ÁFRICA

La atención de la cristiandad castellana sobre el norte de África viene directamente relacionada con su expansión por el valle del Guadalquivir conquistando los reinos musulmanes que allí estaban establecidos. El aislado reino de Granada sobrevivió, en gran parte, gracias a las parias, las entregas de oro que sus reyes pagaron a sus colegas castellanos a cambio de su independencia.

¿De dónde venía ese oro? La respuesta era fácil: del norte de África, adonde llegaba proveniente del país de los negros, mucho más al sur, tras superar las difíciles rutas caravaneras que atravesaban el Sáhara.

La aparición de leyendas, algunas de ellas con fundamento real, sobre las fabulosas minas de oro africanas fue la base sobre la que se implantó la curiosidad de los pueblos europeos que se asomaban al Atlántico. La historia del peregrinaje a la Meca del rey de Mali, el Mansa Musa, dejando tras de sí un reguero de pagos en polvo de oro que llegaron a devaluar el metal en Egipto a mediados del siglo XIV, creó en el imaginario de la época la existencia de un lugar donde el oro era tan común que no se le consideraba un metal precioso.

África se convirtió en un lugar que ofrecía posibilidades de enriquecimiento rápido, si se llegaba a las fuentes de ese oro mítico.

* Doctor en Historia y Licenciado en Derecho por la Universidad de La Laguna. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna. España. Correo electrónico: mgambin@mgambin.com

A comienzos del siglo XIV, los marinos mediterráneos tenían ya la suficiente confianza para enfrentarse a largos desplazamientos en el Atlántico. Aunque las referencias de lugares con materias primas comerciadas se dirigían a las islas del norte, algunos decidieron emprender el camino del sur. De todos es conocida la primera expedición demostrable al archipiélago Canario de Lancelotto Malocello en una fecha imprecisa, en torno a los comienzos del siglo. Este genovés participó en una empresa en la que se encontraban los portugueses, y, en un plano cuantitativamente inferior, de gente castellana y marinos de otras partes de España¹.

Lo importante de esta expedición fue la difusión de sus descubrimientos, y uno de los lugares donde más trascendencia tuvo fue en Mallorca. En el primer tercio del siglo XIV se desarrolló en la isla una escuela de cartografía que dejó varios de los mapas portulanos más importantes de esta época. En la década de los cuarenta se han documentado cuatro viajes al archipiélago Canario por parte de capitanes mallorquines. ¿A qué iban? La excusa, cómo no, era la evangelización de los gentiles de las habitaban, pero, en realidad, buscaban rutas para llegar a la tierra del oro: al “Río de Oro”, como comenzó a llamarse la costa africana. Se conservan registros de otras cinco expediciones entre 1352 y 1386². Puede decirse sin lugar a dudas que la aparición de estos mapas ayudó de modo decisivo a que Europa se asomase al Atlántico Sur y mirara en dirección a África.

Los promotores iniciales del interés por la ruta hacia el continente africano fueron Génova y Aragón, sobre todo en Mallorca, pero pronto serían relevados por los países de la punta suroeste de Europa, Castilla y Portugal.

ANTES DEL CABO BOJADOR

La brújula y la aparición de mapas portulanos o cartas de marear, como se las llamaba, cada vez de mayor perfección fueron dos elementos claves para el éxito de los viajes atlánticos. La producción portuguesa de cartas de marear comenzó en los primeros años del siglo XV, enriqueciéndose gradualmente con la contribución de genoveses, florentinos y venecianos. Los descubrimientos comenzaron a reflejarse en las cartas de marear sobre todo a partir del avance más allá del cabo Bojador por orden de las autoridades. La gran invención del siglo XV fue la navegación astronómica, basada en la observación de las estrellas. Este descubrimiento se hizo paulatinamente, comenzando con las observaciones solares con los cuadrantes y astrolabios, que debían usarse en tierra en las escalas para medir la altura del lugar respecto al polo al mediodía. Desde Alfonso X ya se tenía conocimiento del uso de la Estrella Polar para el cálculo de las latitudes. También se conocían los roteiros, descripciones de la costa con indicación de los pormenores y características, que incluían esbozos de mapas³.

Toda la costa al sur del Cabo Bojador era considerada Guinea, y dentro de esta denominación coexistían multitud de pueblos y culturas. La distinción entre azanegas y guineos (conjunto de etnias de raza negra del África tropical) era clara en la época⁴.

Castilla es quien primero pone el pie en tierras atlánticas. La empresa de la conquista de Canarias comienza en 1402 con unos aventureros franceses, cuyos principales motivos no eran otros que encontrar el “río de Oro”. Se recurrió a la colonización a partir de 1405, cuando se vio que no era factible conseguir oro, más como un negocio suplementario. Pero lo que comenzó como una iniciativa francesa, derivó por su propio peso hacia Castilla.

¹ FERNÁNDEZ-ARRESTO (1993), p. 172.

² FERNÁNDEZ-ARRESTO (1993), p. 176.

³ OLIVIEIRA MARQUES (1998), p. 197.

⁴ AZNAR VALLEJO (2002), p. 405.

Muy pronto la presencia de unos señores castellanos en los años veinte del siglo en Canarias supuso un obstáculo para los intereses de Portugal en el entorno atlántico que, por proximidad, consideraban tener más derechos que sus vecinos al acceso al continente africano.

Se atribuye el interés portugués hacia África a través de la figura del infante dom Enrique el Navegante. En 1419 fue nombrado regente del Algarve y asumió la dirección de la orden de Cristo, cuya riqueza le permitió financiar las primeras expediciones. Pero, ¿para qué quería dom Enrique oro? Nos contesta a esta pregunta Diogo Gomes, unos años después: Enrique necesitaba oro con el que recompensar a sus seguidores⁵. Atravesar el Sáhara para llegar al país del oro era inviable. Algunos exploradores lo habían intentado con un éxito mínimo, por lo que el viaje debía hacerse por mar.

Portugal puso el pie en África mediante la conquista de Ceuta en 1415, justificada como una expresión de cruzada, similar a las guerras de los castellanos contra los reinos musulmanes de la Península Ibérica. La conquista de Ceuta señaló el comienzo del sueño africano que durante casi un siglo absorbería gran parte de los recursos humanos y económicos de Portugal⁶. Ceuta se reveló en poco tiempo como una posesión deficitaria y costosa, pero mantenida como lugar de entrenamiento de marinos y soldados⁷.

El mismo año de la toma de Ceuta los portugueses enviaron una expedición comandada por dom Joao de Castro, hidalgo de la casa del infante don Enrique y capitán de su flota. Posiblemente se realizaron desembarcos en Gran Canaria y tal vez en Fuerteventura, pero sin ningún resultado permanente.

En este año de 1416 comenzaron las expediciones anuales y regulares a la costa marroquí. Conocemos que Gonçalo Velho, caballero de la orden de Cristo y criado del infante don Enrique, combatiente en Ceuta entre 1415 y 1419, navegó hasta la latitud de las islas Canarias siguiendo por la costa de África llegando cerca del cabo Bojador. No obstante, hay quien en pone en duda este viaje, retrasándolo hasta la década siguiente⁸.

El reconocimiento del archipiélago de Madeira tuvo lugar en 1418 y 1419, tal vez como reacción a la presencia franco castellana en Canarias o, simplemente, debido al desvío de embarcaciones que regresaban de la costa africana. La ocupación definitiva y el poblamiento se produjeron pocos años después, a partir de 1424 o 1425.

Tras la ocupación de Madeira y Porto Santo a comienzos de los años veinte, el obstáculo canario trató de solventarse, según fuentes portuguesas, a través de una gran expedición a Gran Canaria en 1424. Más de 2.500 hombres y 120 caballos fracasaron en el intento y tuvieron que reembarcarse. Los intentos portugueses de poner un pie estable en el archipiélago continuaron a lo largo del siglo XV: en 1434, 1440, 1442 y 1478, todas sin conseguir más que efímeros dominios sobre algunas partes de las islas pequeñas (Lanzarote y La Gomera). La importancia de Canarias como punto estratégico y escala necesaria dentro de un vasto plan explica la insistencia portuguesa⁹. El infante trataba de conseguir un “mare clausum” a otras potencias europeas, sobre todo a Castilla. Dom Enrique veía en Canarias un puesto de avituallamiento costero cercano al legendario “Río del Oro”¹⁰.

El descubrimiento de las Azores se cuenta como uno de los grandes hitos de la navegación medieval europea. Su lejanía del continente implica una capacidad de viajar lejos de la costa y por ende, un desarrollo tecnológico que anticipaba logros mucho más ambiciosos.

Tal vez ya se hubiera llegado en el siglo XIV de modo accidental, provocado por un desvío de los barcos que volvían de Canarias y Mediera y beneficiado después, cerca de la latitud de

⁵ FERNÁNDEZ-ARMESTO (1993), p. 208.

⁶ NOVARESI (2004), p. 47.

⁷ OLIVEIRA (1998), p. 49.

⁸ OLIVEIRA (1998), p. 50.

⁹ CORTESAO (1947), pp. 605-606.

¹⁰ FERNÁNDEZ-ARMESTO (1993), p. 210.

las Azores, de la corriente del Golfo y de los vientos alisios que soplan de oeste a este. No obstante, es en los años veinte del siglo XV cuando se produce el redescubrimiento del archipiélago. En el planisferio mallorquín de Gabriel de Valseca de 1439 aparecen ya las islas, y se indica que habían sido descubiertas por un piloto del rey de Portugal en 1427¹¹. En la década siguiente se iría conociendo mejor el conjunto de islas que forman el archipiélago, aunque sin que se platease el asentamiento permanente todavía.

En relación a la costa africana, de 1415 a 1434 nos encontramos con una etapa portuguesa de tanteos, reducida a un cabotaje algo atrevido¹². A partir de 1419 comenzaron las expediciones anuales, o casi, a lo largo de la costa africana. En 1419 se llegó y traspasó el cabo Nun o Non. Zurara nos cuenta la existencia de doce expediciones anuales fracasadas en el intento de sobrepasar el cabo Bojador. Es probable que la costa no fuese interesante en sí misma, árida y poco poblada, sin previsión de buenas presas y rescates, a lo que se unía la existencia de bajos, corrientes y vientos desfavorables que no animasen a los navegantes a avanzar en descubierta. Las naves volvían, a partir de ese lugar, para atrás, prefiriendo el curso y las incursiones más prometedoras de las costas de Marruecos y de Granada¹³.

¿Retenían a los navegantes las descripciones terroríficas de la costa africana?

El propio cronista Zurara se hacía esa pregunta: “¿Serían, como se repite aún todos los días, locos terrores los que retuvieron al navegante delante de aquel promontorio (el cabo Non), cuyo propio nombre invocaba que no se podía pasar más allá?. Del cabo Non al Bojador, situado 53 leguas más al Sur, no se encuentran más que peñascos escarpados o médanos de arena... y el rugido de las olas en los escollos se oye a muchas millas mar adentro. Cuando ululan los vientos del Oeste se ve el mar reventar nada menos que a dieciséis metros de profundidad. De octubre a abril aun hoy se evita cuidadosamente la proximidad de aquellos parajes en los que la tierra está casi constantemente envuelta en una bruma espesa y los vientos del mar levantan en algunas zonas olas monstruosas”.

La frecuencia de los naufragios a lo largo de toda esta zona, que ha llegado incluso a nuestros días, era un elemento que no se podía despreciar.

LA HAZAÑA DE GIL EANES

El año 1434 es básico para la superación de la frontera que suponía el cabo de Bojador. Hasta ese año se había realizado una navegación de cabotaje a la isa, pero los barcos comenzaban a adquirir libertad en el mar a la hora de la vuelta. Para Chaunu es la fecha precisa de la expansión europea.

A la altura del cabo Bojador la costa es puro desierto, carente de apoyo en tierra, con un entorno físico hostil y humano igual de contrario. Los ochocientos kilómetros que separan las tierras habitadas del Sous suponen la distancia justa que puede alcanzar una galera sin reposición de agua para la tripulación. Se exigía un navío a vela con menos gente a bordo. A ello se añadían problemas técnicos de navegación, como la fuerza de las corrientes en aquel lugar, las brumas continuas, la poca profundidad en los tramos más inesperados y la obligatoriedad de volver remontando el viento a la bolina, algo lento y muy costoso. En realidad, eran expediciones que volvían sin rentabilidad inmediata, complicadas de sostener y repetir.

Gil Eanes, vecino de Lagos y escudero del Infante, en 1433 en su intento de franquear el cabo Bojador, que se dobla a unos cuarenta kilómetros de la orilla “*por causa duma mui*

¹¹ OLIVEIRA (1998), p. 54.

¹² CHAUNU (1972), p. 69.

¹³ OLIVEIRA (1998), p. 57.

*grande restinga de pedra que dele sai ao mar mais de quatro ou cinco leguas, na qual se já perderam alguns navios*¹⁴.

Sin embargo, la insistencia del Infante provocó que Eanes volviera a intentarlo al año siguiente. Así nos lo cuenta el cronista Zurara:

“Mas logo no ano seguinte, o Infante fez armar outra vez a dita barca, e, chamando Gil Eanes a de parte, o encarregou muito que todavia se trabalhasse de passar aquele Cabo; e que ainda que por aquela viagem mais não fizesse, aquilo teria por assaz.

— «Vós não podeis — disse o Infante — achar tamanho perigo que a esperança do galardão não seja muito maior. E em verdade eu me maravilho que imaginação foi aquesta que todos filhaes, de uma cousa de tão pequena certidão, que se ainda estas cousas que se dizem tivessem alguma autoridade, por pouca que fosse, não vos daria tamanha culpa. Mas quereis-me dizer que por opinião de quatro mareantes, os quaes, como são tirados da carreira de Flandres ou de alguns outros portos para que comumente navegam, não sabem mais ter agulha nem carta para marear. Porem vós ide todavia e não temaes sua opinião, fazendo vossa viagem, que, com a graça de Deus, não podereis dela trazer senão honra e proveito».

E o Infante era homem de mui grande autoridade pela qual suas admoestações, por grandes que fossem, eram para os sisudos de mui grande encargo, como se mostrou por obra em aqieste, que depois destas palavras determinou em sua vontade não tornar mais ante a presença de seu Senhor, sem certo recado daquilo por que o enviavam. Como de feito fez, que daquela viagem, menospreçando todo perigo, dobrou o Cabo á alem, onde achou as cousas muito pelo contrairo do que ele e os outros até ali presumiam.

E já seja que o feito, quanto á obra, fosse pequeno, só pelo atrevimento foi contado como grande; que se o primeiro que chegou a cerca daquele Cabo fizera outro tanto, não lhe fora tão louvado nem agradecido; mas quanto o perigo da cousa aos outros foi posto em maior temor, tanto trouxe maior honra ao cometimento daqueste. Se o acontecimento de Gil Eanes intrinsecamente lhe apresentava alguma gloria, bem deve ser conhecido pelas palavras que lhe o Infante disse antes de sua partida, cuja certa experiencia foi assaz manifesta ao tempo de sua chegada; que foi dele mui bem recebido, não sem proveitoso acrecentamento na honra e fazenda.

E então lhe contou todo o caso como passara, dizendo como fizera lançar o batel fora, no qual saira em terra, onde não achara gente alguma, nem sinal de povoação.

— «E porque, senhor — disse Gil Eanes —, me pareceu que devia trazer algum sinal de terra, pois que em ela saia, apanhei estas hervas que aqui apresento a Vossa Mercê, as quaes nós em este reino chamamos rosas de Santa Maria».

E acabado assim o recontamento de sua viagem, fez o Infante armar um barinel, no qual mandou Afonso Gonçalves Baldaia que era seu copeiro, e assim Gil Eanes com sua barca, mandando que tornassem lá outra vez, como de feito fizeram e passaram além do cabo cinquenta leguas, onde acharam terra sem casas e rastro de homens e de camelos. E, ou por lhe ser assim mandado ou por necessidade, tornaram com este recado, sem fazendo outra cousa que de contar sela¹⁵.

En ese año de 1434, Eanes pudo traspasar el cabo Bojador y navegar algunas leguas más allá. La solución de Eanes, atrevidísima y genial al mismo tiempo, para volver a Portugal por otro camino que no fuera costeano frente al viento fue la de que, al llegar al cabo Bojador,

¹⁴ CHAUNU (1972), p. 101.

¹⁵ ZURARA, GOMES EANES DA (1994), pp. 54-55.

guardado por una fuerte corriente contraria, alejarse de la costa para buscar vientos favorables. Era dirigirse, de forma temeraria, a un lugar desconocido del que no estaban seguros de poder volver.

Para ello necesitó realizar un gran círculo, al que los portugueses denominaban la Volta, en la que se huía del alisio, con viento del lado de estribor, hasta el contraflujo que lleva recto hacia Lisboa.

El año siguiente volvió con Afonso Gonçalves Baldaia, copero del infante, avanzando unas cincuenta leguas de costa con una barca y un barinel hasta una ensenada de la costa que designaron como Río de Oro. Esta definición errónea parece traslucir ansiedad por llegar a la tierra del oro, el Río de Oro de los mapas mallorquines. El verdadero Río de Oro, el Senegal, no se descubriría hasta ocho años más tarde¹⁶.

En 1436 de nuevo retornó Baldaia con un barinel, no sabemos si en compañía de Eanes, y recorrió a su vez ciento veinte leguas de costa, bordeando el territorio del posterior Sáhara Español.

Son escasas las noticias correspondientes al año 1437. Garcia Homem parece haber vuelto con un navío desde el Río de Oro y el puerto de Galé, donde tomó aceite y pieles de foca sin llegar más adelante. La financiación de estos viajes no pudo haber sido grande, ya que todos los esfuerzos se concentraron en la expedición a Tánger, que resultó un fracaso.

Después de 1436 se produjo un parón en las expediciones africanas, explicados por los disturbios internos en Portugal tras la captura del infante Fernando por los marroquíes, la muerte de Duarte y la regencia.

En estos momentos es cuando se produce una decisión importante: elegir el barco ideal para los viajes. Hasta entonces se había viajado en barcas. La introducción de la carabela desde 1440 como instrumento de navegación hizo posible continuar por la costa hacia el Sur. Los viajes de 1434 y 1435 estudiaron el régimen de vientos, pero solo la utilización de la carabela podía permitir el viaje de regreso en aquella parte de la costa¹⁷. Contenía la longitud de un varinel, buque de remos y de vela, y la alta borda de la barca, mucho más lenta y poco maniobrable. El velamen latino permitía acercarse más al viento y aprovecharlo mejor, y además, estaba dotado de una tripulación mucho menos numerosa. Las carabelas tenían un “uso de navegar barloventeando con viento escaso por sus puntas y cabos, que para estos efectos fue y es la mejor invención que hasta estos nuestros tiempos se ha hallado” decía el navegante Escalante de Mendoza en la segunda mitad del siglo XVI¹⁸.

En 1441 Antao Gonçalves llegó a cabo Branco en una barca, a la que se unió la carabela de Nuno Tristao, que se reveló mucho más eficaz para este tipo de singladuras. Comenzaron los contactos con los naturales africanos, en este caso bereberes y árabes, y los primeros intercambios ya no fueron de oro, sino de esclavos. Al menos se buscaba una rentabilidad económica, lo que no había sucedido con anterioridad.

La investigación, descubrimiento y control de las condiciones de vientos y corrientes realizadas en torno a 1440 dio a los portugueses el conocimiento de la vuelta por alta mar en la que se llegaba muchas veces hasta la altura de las Azores, para poder volver a Europa. Una vez descubierta esta forma de volver, y de paso plantar una estación de aprovisionamiento en las recién descubiertas islas de Cabo Verde, los viajes se sucedieron con mayor éxito.

El derribo de la frontera de Guinea se hizo con unos nuevos conocimientos que lograron el de todas las otras fronteras marítimas de su época. Logró la exploración de África y el descubrimiento de América y, finalmente, llegar a Asia, el objetivo inicial.

¹⁶ CHAUNU (1972), p. 78.

¹⁷ CORTESAO (1947), p. 609.

¹⁸ CORTESAO (1947), p. 609.

DESPUÉS DEL CABO BOJADOR

Como dijimos, las dificultades internas en Portugal provocaron que no hubiera más viajes hasta 1440, año en que dos carabelas no llegaron más allá de lo ya descubierto debido a problemas meteorológicos adversos.

Es en 1441 cuando se retoman las expediciones con éxito. En estos años Madeira ya se había ido poblando y comienza a usarse como base de partida y avituallamientos de las naves portuguesas que se dirigían a África. En ese año Antao Gonçalves, guardarropa del infante, llegó de nuevo a la piedra o puerto de Galé, sin legar más allá. Fue Nuno Tristao, en ese mismo año, quien recorrió el mismo camino de Gonçalves quien siguió más al sur, pasando el cabo Blanco, en la actual Mauritania. En 1442 Gonçalves vuelve y reconoce mejor la costa, denominada Rio de Oro, volviendo con la captura de diez negros y algo de polvo de oro.

En 1443 Tristao llegó a la isla de Arguim y volvió con treinta esclavos, pero es el año siguiente, 1444, cuando este mismo navegante llegó a la “tierra de los negros”, muy posiblemente el río Senegal. Regresó con 21 negros capturados en las islas del sur de Cabo Blanco¹⁹. En el viaje de vuelta se descubren las islas de Cabo Verde, trayendo la primera gran remesa de esclavos negros. En 1446 se llegó al río Gambia. Se había alcanzado el país de los negros. La frontera de Guinea se había derrumbado.

A partir de 1445 la navegación a Guinea se produce, tanto en la ida como al regreso, mediante la navegación de altura. Los barcos evitan la costa africana hasta casi llegar a su destino. En 1444 Dinis Dias salió de Portugal y fue directamente a la tierra de los negros “a quienes se llama guineos”. En 1445 Alvaro Fernandes partió de Madeira directamente a Cabo Verde.

Tras un parón de diez años, en el que los portugueses se centraron en consolidar la explotación de lo hallado hasta ese momento, ya con rentabilidad económica, se llegó a la costa de Sierra Leona, donde África comienza a retraerse en el golfo de Guinea. Pedro de Sintra llega el primero a este lugar en 1460, justo el año en que muere don Enrique.

El avance de los portugueses a lo largo de la costa provocó que el interés portugués por Canarias se enfriara. Ya en los años cuarenta estaba claro que los recursos de la zona canaria y su adyacente continental se basaban principalmente en esclavos y ganado. El oro había que buscarlo mucho más al sur. A pesar de que al infante se le ha atribuido el comienzo del descubrimiento africano, es a partir de su muerte cuando se realizaron progresos importantes. La privatización del derecho de exploración aun comerciante de Lisboa, Fernando Gomes entre 1469 y 1475, provocó que la costa se explorara en más de dos mil millas. Se dobló el cabo de Sierra Leona y los barcos portugueses entraron en el golfo de Guinea y llegaron al Congo. El punto más estratégico de la costa del golfo de Guinea era la desembocadura del río Volta, donde había fuentes locales de oro. En esa zona se levantó el fuerte de San Jorge da Mina en 1482, prosiguiendo la política, a saltos, de crear establecimientos estables tras Arguim y Cabo Verde. El rey portugués, dom Joao, adoptó el título de “Señor de Guinea”, tratando de darle a todo el esfuerzo el prestigio que creía merecer.

Aquí la vuelta se hizo más compleja debido a los distintos vientos que reinan en cada estación. La ida con viento de popa era posible, de Portugal al golfo de Guinea, yendo en invierno, entre noviembre y marzo, y regresando durante el verano boreal desarrollando un bucle muy abierto en el océano rodeando el mar de los Sargazos.

Hasta ese momento la ida se hacía costeano África, pero más allá del Congo los vientos venían contrarios. Para poder llegar a la parte septentrional del continente fue necesario salir de nuevo al mar, separándose mucho del continente, hasta encontrar los vientos que llevaran a las naves a la altura del cabo de Buena Esperanza y de allí al océano Índico. Esto ocurrió entre

¹⁹ OLIVEIRA (1998), p. 67.

1482 y 1489, con Diogo Cao y Bartolomeu Dias, lo que aprovechó Vasco de Gama para llegar finalmente a la isla. África dejó de ser frontera.

Estos descubrimientos portugueses no pasaron desapercibidos a los vecinos castellanos de Andalucía. Es sintomático como en 1449 se concede por el rey castellano al duque de Medina Sidonia, señor de Sanlúcar de Barrameda, el derecho sobre los “mares y tierras recién descubiertas desde el cabo de Aguer hasta la alta tierra del cabo Bojador”²⁰.

La guerra entre Portugal y Castilla de 1474 a 1479 provocó que los castellanos enfocaran su interés por la costa atlántica, hasta ese momento coto privado de los lusos. La guerra se extendió al Atlántico y tanto las Islas Canarias que estaban por conquistar como la costa de Guinea cobraron una importancia estratégica nueva en el conflicto.

La guerra entre Castilla y Portugal actuó como catalizador para la actividad castellana. Los monarcas fueron generosos con los permisos para los viajes de piratería o el transporte de contrabando. Los corsarios castellanos fueron autorizados por sus monarcas para irrumpir por la fuera en el monopolio de Portugal sobre el comercio de Guinea. La intervención de los monarcas católicos tuvo así el carácter de un golpe contra los portugueses. Los castellanos se aventuraron más allá del cabo Bojador y llegaron a lugares desconocidos hasta ese momento.

La conclusión de la guerra con Portugal negó a Castilla el acceso a las nuevas fuentes de oro, “la minas de Etiopía”, objetivo final de los reyes tras la conquista de Canarias. Tal vez las continuas referencias que hizo Colón en sus diarios al oro tenga que ver con esa vocación frustrada de los castellanos²¹.

BIBLIOGRAFÍA

- AZNAR VALLEJO, E. (2002). “La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas”. *En la España Medieval*, 25.
- CHAUNU, P. (1972). *La expansión europea (siglos XIII al XV)*. Barcelona: Nueva Clio la Historia y sus problemas.
- CORTESAO, J. (1947). *Los Portugueses*, en *Historia de América y de los pueblos americanos*. Barcelona-Buenos Aires, tomo III.
- FERNÁNDEZ-ARMESTO, F. (1993). *Antes de Colón. Exploración y colonización desde el Mediterráneo hacia el Atlántico, 1229-1492*, Madrid (1ª edición en inglés en 1988): Cátedra.
- NOVARESIO, P. (2004). *Los exploradores. Desde la antigüedad hasta nuestros días*. Barcelona: Paidós.
- OLIVEIRA MARQUES, A.H. (1998). *A Expansao quatrocentista*. Lisboa: Editorial Estampa.
- ZURARA, GOMES EANES DA (1994). *Crónica de Guiné (1453)*. Lisboa.

²⁰ CHAUNU (1972), p. 82

²¹ FERNÁNDEZ-ARMESTO (1993), p.224.