

# LA EXPANSIÓN COMERCIAL CRISTIANA POR EL ATLÁNTICO NORTEAMERICANO (SIGLOS XI-XIV) Y SU REFLEJO EN LA CARTOGRAFÍA NÁUTICA: ¿UNA EXPLICACIÓN PARA EL DESCUBRIMIENTO DE LAS ISLAS CANARIAS?

THE CHRISTIAN COMMERCIAL EXPANSION THROUGH THE NORTH AFRICAN ATLANTIC (XI-XIV CENTURIES) AND ITS REFLECTION IN NAUTICAL CARTOGRAPHY: AN EXPLANATION FOR THE DISCOVERY OF THE CANARY ISLANDS?

Ángel Ignacio Eff-Darwich Peña\*<sup>id</sup>

Fecha de recepción: 21 de abril de 2025

Fecha de aceptación: 20 de junio de 2025

**Cómo citar este artículo/Citation:** Ángel Ignacio Eff-Darwich Peña (2025). «La expansión comercial cristiana por el Atlántico norteafricano (siglos XI-XIV) y su reflejo en la cartografía náutica: ¿Una explicación para el descubrimiento de las islas Canarias?». *Anuario de Estudios Atlánticos*; núm. 72: 072-002.  
<https://revistas.grancanaria.com/index.php/aea/article/view/11156/aea>  
ISSN 2386-5571. <https://doi.org/10.36980/11156/aea>

**Resumen:** En este trabajo pretendemos vincular el descubrimiento de las islas Canarias en la cuarta década del siglo XIV a la lenta expansión comercial de los mercaderes cristianos del Mediterráneo Occidental por el Atlántico norteafricano entre los siglos XII y XIV. Describimos las principales características del espacio de comercio marítimo existente y la huella que dejó la expansión cristiana en la cartografía náutica contemporánea.

**Palabras claves:** Canarias, Magreb, Lanzarotto Malocello, navegaciones, cartografía náutica.

**Abstract:** In this paper we aim to link the discovery of the Canary Islands in the fourth decade of the 14th century to the slow commercial expansion of the Christian merchants of the Western Mediterranean through the North African Atlantic between the 12th and 14th centuries. We describe the main characteristics of the existing maritime trade space and the trace left by the Christian expansion in contemporary nautical cartography.

**Key words:** Canary Islands, Mahgreb, Lanzarotto Malocello, navigations, nautical cartography.

\* Licenciado en Geografía e Historia. Investigador independiente. Santa Cruz de Tenerife. España. Teléfono: +34 64 5048 485; correo electrónico: texide@hotmail.com.



## 1. INTRODUCCIÓN

Con buena lógica, se ha intentado explicar el descubrimiento de las islas Canarias a partir del *Lanzarotus Marocellus* que aparece junto a la isla de Lanzarote cubierta de los colores de Génova, en la carta de navegar firmada por Angelino Dulceti<sup>1</sup> en Mallorca en el año 1339, aunque es un personaje que apenas ha dejado huella documental. Es probable que sea el *Lanselot Mal Auseyl* que vemos en un documento mallorquín del año 1329 transportando una carga de paños entre Coillure y Mallorca<sup>2</sup> y en otro documento genovés del año 1330 donde confirma la mayoría de edad de un tal Pompeo Malocello<sup>3</sup>. El *Libro del Conoscimiento* ( $\geq$ 1378) lo pone en relación con la isla que lleva su nombre, que «dizen le asy porque las gentes desta isla mataron a un ginoves que dezian Lançarote»<sup>4</sup>, dato que aprovecha el autor del *Canarien* (ca.1405) para convertirlo en constructor del «vieu chastel» que ocupa Gadifer de la Salle<sup>5</sup>. Hay que esperar un par de siglos para que aparezca un nuevo documento que mencione a Lanzarotto Malocello. Hablamos de una carta enviada en 1659 por un tal Paulmier a François du Chesne, historiador del rey Luís XI de Francia, donde habla de un *Lancelot de Malloysel* normando que llega a Lanzarote en 1312 y es asesinado por sus habitantes veinte años más tarde. Paulmier dice tomar los datos de «un petit discours [impreso por sus descendientes en Caen en 1632], pour conserver à ce Lancelot au préjudice de ce Jean de Bethencourt, la qualité de premier conquérant des Canaries: qualité fondée entr'autres choses sur un inventaire généalogique, baillé par leurs prédecesseurs aux eslus de Coustances, l'an 1453, lequel fet une ample mention de l'entreprise de ce Lancelot»<sup>6</sup>. Nadie más ha visto estos documentos y su autenticidad ya fue duramente cuestionada por Charles Verlinden<sup>7</sup> quien, sin embargo, no tuvo problemas en aceptar otros tres textos fechados en 1370, 1376 y 1385 procedentes de un misterioso *Archivio da casa dos Franca*, que Fortunato de Almedia incluyó en su *Historia de Portugal* (1925), donde se dice que un tal *Lançarote de Framqua* conquistó dos islas Canarias por concesión del rey de Portugal, aunque acabaría asesinado por sus habitantes<sup>8</sup>. Muy significativo nos parece su ausencia en las genealogías genovenses que hablan de la poderosa familia medieval de los Malocello, cuyos miembros ocuparon importantes cargos en el gobierno de la república<sup>9</sup>.

Una base documental pobre y de cuestionable autenticidad en algún caso, que no ha impedido construir «biografías» del personaje y que nazcan imaginativas hipótesis que vinculan su viaje con una desconocida «protocolonización portuguesa»<sup>10</sup>, una supuesta ocupación francesa de Lanzarote en 1312 que acaba sangrientamente con su muerte<sup>11</sup> o una expedición de búsqueda de los desparecidos hermanos Vivaldi (1291)<sup>12</sup>.

En nuestra opinión, la clave para explicar la llegada de Malocello a las islas Canarias no reside en los pocos documentos que llevan su nombre, sino en un proceso más amplio en el tiempo y el espacio: la paulatina integración del Magreb atlántico en los intereses económicos de los comerciantes cristianos del Mediterráneo occidental entre los siglos XII y XIV. Dividimos su estudio en dos partes. En la primera parte, aprovechamos la bibliografía existente para describir esquemáticamente las características del comercio marítimo musulmán en el Magreb atlántico desde el siglo XI y ver como a

1 Debemos descartar por erróneos Dalorto o Dulcert. PUJADES I BATALLER (2007), p. 255.

2 ORTEGA VILLOSLADA (2008), p. 181; QUARTAPELLE (2017), p. 24, nota 46; QUARTAPELLE (2023), p. 326.

3 CANALE (1860), p. 343; QUARTAPELLE (2017), pp. 24-28. Quartapelle ha demostrado que nuestro Lanzarotto Malocello no es el mencionado en dos documentos genoveses de 1384 y 1391.

4 MARINO (1999), p. 48.

5 AZNAR, CORBELLA, PICO y TEJERA (2006), pp. 99 y 183.

6 LA RONCIERE (1896), pp. 204-213. En dos trabajos posteriores, vincula el descubrimiento de las islas con los Maloisel normandos. LA RONCIERE (1900), pp. 101-104; LA RONCIERE (1925), pp. 3-4.

7 VERLINDEN (1958), pp. 1176-1177.

8 VERLINDEN (1958), pp. 1197-1200. Su autenticidad ya fue fuertemente cuestionada por SERRA RAFOLS (1961), pp. 219-234 y QUARTAPELLE (2019), pp. 401-419.

9 Para la genealogía de la familia, véase PELLEGIRINI (2000), pp.791-792; LICATA (2016), pp.77-141.

10 VERLINDEN (1958), pp. 1173-1209. En contra de esta hipótesis, véanse las certeras críticas de SERRA RAFOLS (1961), pp. 219-234 y QUARTAPELLE (2019), pp. 401-419.

11 LA RONCIERE (1925), pp. 3-4.

12 BONNET REVERÓN (1942), pp. 85-86.

comienzos del siglo XIV existen importantes lazos económicos entre las grandes ciudades mercantiles cristianas del Mediterráneo occidental y los puertos oceánicos magrebíes. En la segunda parte, usamos la cartografía náutica para establecer una cronología realista del descenso de los cristianos del Mediterráneo occidental por la costa norteafricana hasta el cabo Bojador y ponerlo en relación con el descubrimiento de las islas Canarias por Lanzarotto Malocello en la cuarta década del siglo XIV.

## 2. EL COMERCIO MARÍTIMO EN EL MAGREB ATLÁNTICO MUSULMÁN

En *Locean Atlantique musulman: De la conquête arabe à l'époque almohade* (1997), el historiador francés Christophe Picard ha sabido destripar las no siempre informativas fuentes musulmanas<sup>13</sup> para describir las principales características del comercio de cabotaje practicado a lo largo de los 1700 kilómetros que separan el Tajo del Oued Nun, un pequeño río situado a 290 kilómetros al norte de las islas Canarias.

Aunque los musulmanes ya habían llegado al Atlántico a finales del siglo VII, serán los testimonios de los siglos VIII al X los que avalen el progresivo crecimiento del comercio de cabotaje entre varios puntos del litoral del Estrecho de Gibraltar, que incluso llega a conectar varias plazas magrebíes y andalusíes<sup>14</sup>. Son los primeros pasos de lo que se convierte, a partir del siglo XI, en una próspera red de comercio marítimo que alcanza su apogeo con los almoravides (1040-1147) y especialmente los almohades (1147-1269), cuando la unificación política del Occidente musulmán permite extender la red comercial por las costas atlánticas de Al-Andalus y el Magreb y conectarlas con las rutas del Mediterráneo musulmán que llegan a los puertos del Estrecho<sup>15</sup>.

El motor de estos intercambios marítimos se encontraba en las necesidades frumentarias de Al-Andalus, que ya desde el siglo X se estaban intentando paliar con el grano traído del Magreb mediterráneo y dos siglos más tarde se hará lo propio importándolo desde su fachada atlántica, aprovechando la unificación política de ambas orillas del Estrecho<sup>16</sup>. Los ríos que atraviesan el Magreb occidental de este a oeste —Loukkos, Sebú, Bu-Regreg, Umm al-Rabi, Tensift, Sus, Massa, Nun— aseguraban altos rendimientos a su agricultura y la producción de excedentes susceptibles de ser comercializados por vía marítima a partir de sus desembocaduras, una opción que demostró ser económicamente más rentable que la vía terrestre<sup>17</sup>. Unas exportaciones cuyo volumen desconocemos y que están compuestas principalmente por el trigo y la cebada que se producía en las grandes planicies litorales del Magreb, aunque los testimonios contemporáneos también mencionan la comercialización de frutos secos —nueces, almendras, judías, garbanzos, higos—, el azúcar cultivado en el Sus, materias primas de uso textil e industrial (algodón, lino, lana, alumbre, índigo o cueros) o la madera de los bosques atlánticos. Tampoco hay que olvidar que el carácter navegable de los ríos magrebíes permitía incorporar al comercio oceánico numerosos productos del interior e incluso el oro, los esclavos o el marfil que traían las caravanas transaharianas del sur del desierto hasta lugares como Nul Lampta en el Oued Nun o Marrakech en el Tensift, antes de seguir su ruta por tierra hacia los puertos del Mediterráneo magrebí<sup>18</sup>.

Este comercio habría sido imposible si los musulmanes no hubieran identificado y superado los retos impuestos por una costa azotada casi continuamente por el fuerte oleaje y los potentes vientos que llegan del océano, donde escasean los puntos de anclaje bien protegidos<sup>19</sup>. Surge a lo largo del tiempo una pequeña red de puertos y fondeaderos que permitían a sus barcos hacer una navegación de cabotaje segura por los más de mil kilómetros que separan el Oued Nun al sur y el cabo Espartel al

13 PICARD (1997), pp. 11-24. El autor no deja de reconocer que dentro del enorme caudal de fuentes que ha podido manejar, escasean las alusiones directas a las regiones que baña el Atlántico.

14 PICARD (1997), pp. 132-148.

15 PICARD (1997), pp. 149-162 y pp. 166-177.

16 LAGARDERE (1995), pp. 123-150.

17 PICARD (1997), p. 177: «l'or et le sel pouvaient voyager facilement par voie de terre; le blé et l'huile beaucoup moins; aussi l'océan permettait d'assurer, malgré ses dangers, des bénéfices plus élevés qu'un transport terrestre».

18 Un detallado listado de los productos exportados por vía marítima en PICARD (1997), pp. 423-434.

19 PICARD (1997), pp. 27-61.

norte<sup>20</sup>. Las fuentes los denominan indistintamente *marsa*<sup>21</sup> y suelen carecer de instalaciones, siendo su papel económico el que definía su estatus dentro de la red. Así, a los puertos llegan los barcos ceutíes y andalusíes que se llevan los excedentes agrarios, por lo que se ubicaban en o cerca de las desembocaduras de los ríos que los producían - Larache, Al Mamura, Salé, Azammur, Quz, Massa, Nun - o en bahías protegidas cercanas a las planicies litorales que no contaban con un río navegable en sus inmediaciones —Arzila, Fedala, Anfa—. Los fondeaderos no pasan de ser simples escalas entre dos puertos sin ninguna vida económica que permiten refugiarse en caso de peligro, hacer aguada y, sobre todo, evitar las peligrosas travesías nocturnas<sup>22</sup>. Aunque la red de cabotaje fue variando en función de los vaivenes políticos y económicos por los que pasa el Occidente musulmán, donde son frecuentes las incorporaciones, desapariciones y el cambio en el estatus de algunos puertos reconvertidos en fondeaderos y viceversa, lo cierto es que a finales del siglo XIII podemos ver un número relativamente estable de topónimos, especialmente numerosos en el norte del continente donde la mayor presencia de ríos permite mayores excedentes agrarios y que escasean a medida que se desciende por una costa cada vez más desértica. La combinación de puertos y fondeaderos asegura a los barcos un punto de apoyo en tierra que no estuviera separado de otro más de 60 millas (entre 90 y 150 kms)<sup>23</sup>, una distancia que, no por casualidad, coincide con la máxima que podían recorrer en una jornada en el mar antes de echar el ancla para pasar la noche y reanudar el viaje al día siguiente<sup>24</sup>.

Un sólido espacio económico que controlan los musulmanes hasta mediados del siglo XIII, sin que su monopolio se vea afectado por los acuerdos comerciales firmados un siglo antes por los almorrávides con los pisanos en 1133 y los genoveses en 1137 y que serán renovados en varias ocasiones por sus sucesores almohades a partir de 1154<sup>25</sup>. Estos tratados permiten una integración limitada del Occidente musulmán en el espacio comercial de las dos repúblicas italianas, abriéndole a sus barcos unos pocos puertos mediterráneos de Al-Andalus y del Magreb —principalmente Ceuta, Bugía, Túnez y Orán— y, por lo que a nosotros interesa, Salé en el Atlántico, donde se ha podido documentar la presencia de cuatro naves genovesas entre los años 1162 y 1163<sup>26</sup>. Un destino que no acabaría de consolidarse y desaparece rápidamente de sus registros notariales en favor de Ceuta, el gran puerto almohade que conectaba sus territorios africanos y peninsulares y una de las terminales de la ruta del oro africano, convertido en el principal destino del comercio ligur en el Magreb hasta mediados del siglo XIII<sup>27</sup> y la plaza más occidental abierta al comercio con Pisa por el tratado de 1186, aunque parece que centraron sus intereses económicos esencialmente en Túnez y Bugía<sup>28</sup>. Es probable que la escasa penetración italiana en el Magreb atlántico y su concentración en Ceuta fuera impuesta por los propios almohades, que prefieren mantener el océano lejos de los intereses económicos y militares de sus vecinos del norte del Mediterráneo<sup>29</sup>.

La derrota musulmana en las Navas de Tolosa (1212) trae importantes cambios políticos y económicos en el Occidente musulmán, con el surgimiento en los años inmediatamente posteriores de una generalizada contestación al poder almohade. A mediados de siglo ya han perdido sus territorios andalusíes en manos cristianas —Sevilla (1248), Algarve (1249), Mallorca (1229-1231) y Valencia (1233-1245)—, un desastre del que solo escapa el reino nazarí de Granada (1238-1492) y el Magreb se fragmenta en tres sultanatos independientes que compiten entre sí por la hegemonía regional: los hafšíes en el Magreb oriental (1228), los abdalwadíes en el Magreb central (1239) y los meriníes en el

20 PICARD (1997), pp. 187-222.

21 PICARD (1997), p. 210.

22 PICARD (1997), pp. 211-213.

23 PICARD (1997), pp. 191 y 195. Los autores musulmanes no indican si usan la milla romana que equivale a 1481 metros o la milla árabe que equivale a 2000 metros.

24 PICARD (1997), pp. 189-191; pp. 209-211.

25 Con los genoveses en 1154, 1161, 1169, 1171, 1176, 1191 y 1208 y con los pisanos en 1186 y 1201. Seguimos a Dominique Valerian en su completo estudio sobre la limitada apertura comercial almorrávide y almohade en favor de las repúblicas noritalianas. VALERIAN (2019), pp. 143-159.

26 PICARD (1997), pp. 412-413. Consecuencia del tratado firmado por genoveses y almohades en 1161.

27 PICARD (1997), pp. 412-415; JEHEL (1995), p. 110, nota 12. Entre 1155 y 1199, Ceuta recibe el 54,8% de las inversiones genovesas en el Magreb.

28 PICARD (1997), p. 411.

29 PICARD (1997), pp. 415-416.

Magreb occidental (1244), siendo estos últimos los encargados de acabar con los restos almohades al conquistar Marrakech en 1269.

Rota la unidad política almohade y faltando el desaparecido mercado andalusí —una pérdida especialmente sentida en el Magreb atlántico—, los nuevos sultanatos abren paulatinamente todo el litoral norteafricano a los cristianos, una oportunidad para que barcos y mercaderes de Marsella, Barcelona, Valencia, Mallorca, Florencia e incluso Venecia, acaben con el monopolio que genoveses y pisanos mantenían desde el siglo anterior. La política aperturista de las autoridades post-almohades busca los ingresos monetarios que proporcionan los derechos aduaneros cobrados a los barcos cristianos y trae consigo una notable prosperidad a los puertos magrebíes, que se convierten en los intermediarios necesarios en la exportación de la producción norteafricana hacia sus homólogos cristianos. Se exporta la lana, el cuero, el alumbre y otros productos que demanda la expansiva industria textil europea y los cereales que permiten paliar las crisis alimentarias del levante peninsular, sin olvidar los esclavos y el oro que llegan del sur del Sáhara y se importan fundamentalmente las más baratas y abundantes telas europeas y los productos orientales obtenidos por intermediación de los mercaderes cristianos, sin olvidar que los barcos italianos controlan el transporte de viajeros magrebíes a los puertos del Mediterráneo oriental en su peregrinaje a La Meca. Esta conjunción de intereses económicos cristianos y musulmanes explica el gran crecimiento del comercio marítimo entre ambas orillas del Mediterráneo occidental a lo largo del siglo XIII, que se mantiene hasta las décadas que preceden a la Peste Negra. Un comercio canalizado a través de un nuevo y denso entramado de rutas marítimas que monopolizan los barcos y mercaderes cristianos, donde se integran todos los puertos y fondeaderos magrebíes —no solo los pocos autorizados por los almohades— en una extensa malla de mercados y proveedores que se extiende por el Mediterráneo y alcanzan el Atlántico al abrirse la ruta del Estrecho en la década de 1270, acabando con el viejo sistema musulmán y marginando a sus barcos y comerciantes<sup>30</sup>.

En este contexto de crecimiento de los intercambios entre las dos orillas del Mediterráneo, Ceuta sigue siendo a inicios del siglo XIII la plaza magrebí más occidental abierta a los cristianos. Concentra el grueso de las inversiones genovenses hasta mediados de siglo<sup>31</sup>, cuenta con una próspera comunidad marsellesa<sup>32</sup> y recibe desde la década de 1230 a barcos barceloneses que hacen escala en la recién conquistada Mallorca<sup>33</sup> y de la isla balear llega el primer navío en 1231, convirtiéndose a partir de entonces en uno de los principales destinos comerciales de los insulares<sup>34</sup>.

El salto de los cristianos al Atlántico magrebí no se ha podido documentar hasta la llegada de un barco genovés a Safi en 1253<sup>35</sup>, una pionera presencia que no se consolida al coincidir en el tiempo con el repliegue comercial ligur del Magreb occidental en favor del Túnez de los hafsiés, donde llegan las caravanas transportando el oro africano que antes lo hacían a Ceuta<sup>36</sup>. Los catalanes aprovechan el vacío que dejan los genoveses para extender su comercio a los principales puertos cerealeros del Atlántico magrebí —con presencia en Salé, Larache, Safí, Azamor, Anfa/Nife y Arcila—, un tráfico que demuestra ser especialmente intenso en las décadas de 1260 y 1270, pero que va decayendo paulatinamente en las décadas finales del siglo, a medida que se consolida el más lucrativo comercio a larga distancia que une Barcelona y el Mediterráneo oriental<sup>37</sup>.

30 Seguimos a Dominique Valerian en su completo estudio sobre la integración portuaria magrebí en el entramado de comercio marítimo cristiano en los siglos XIII y XIV. VALERIAN (2019), pp. 161-275.

31 JEHEL (1995), p. 110, nota 12. Entre 1200 y 1249, Ceuta aún recibe el 41,5% de las inversiones genovenses en el Magreb.

32 CHERIF (1996), pp. 141-144.

33 ARROYO AMORES (2022), pp. 17-21. La conquista de Mallorca les da una excelente plataforma para controlar las rutas comerciales del Mediterráneo occidental y negociar en el litoral magrebí.

34 ORTEGA VILLOSLADA (2008), pp. 159-163. Aunque hasta mediados de siglo su comercio dependerá del paso por la isla de navíos marselleses y genoveses en ruta hacia el Estrecho de Gibraltar.

35 PICARD (1997), p. 414.

36 JEHEL (1995), p. 110, nota 12. Entre 1250 y 1299, Ceuta solo recibe el 26,7% de la inversión genovesa en el Magreb, mientras que Túnez y Bugía acaparan el 72,9%.

37 LÓPEZ (2019), pp. 1-39. La autora señala que los mercaderes de los tres reinos marítimos de la Corona de Aragón focalizaron sus inversiones en espacios muy concretos sin competir entre ellos, dejando el área atlántica como espacio de actuación preferente de los mallorquines.

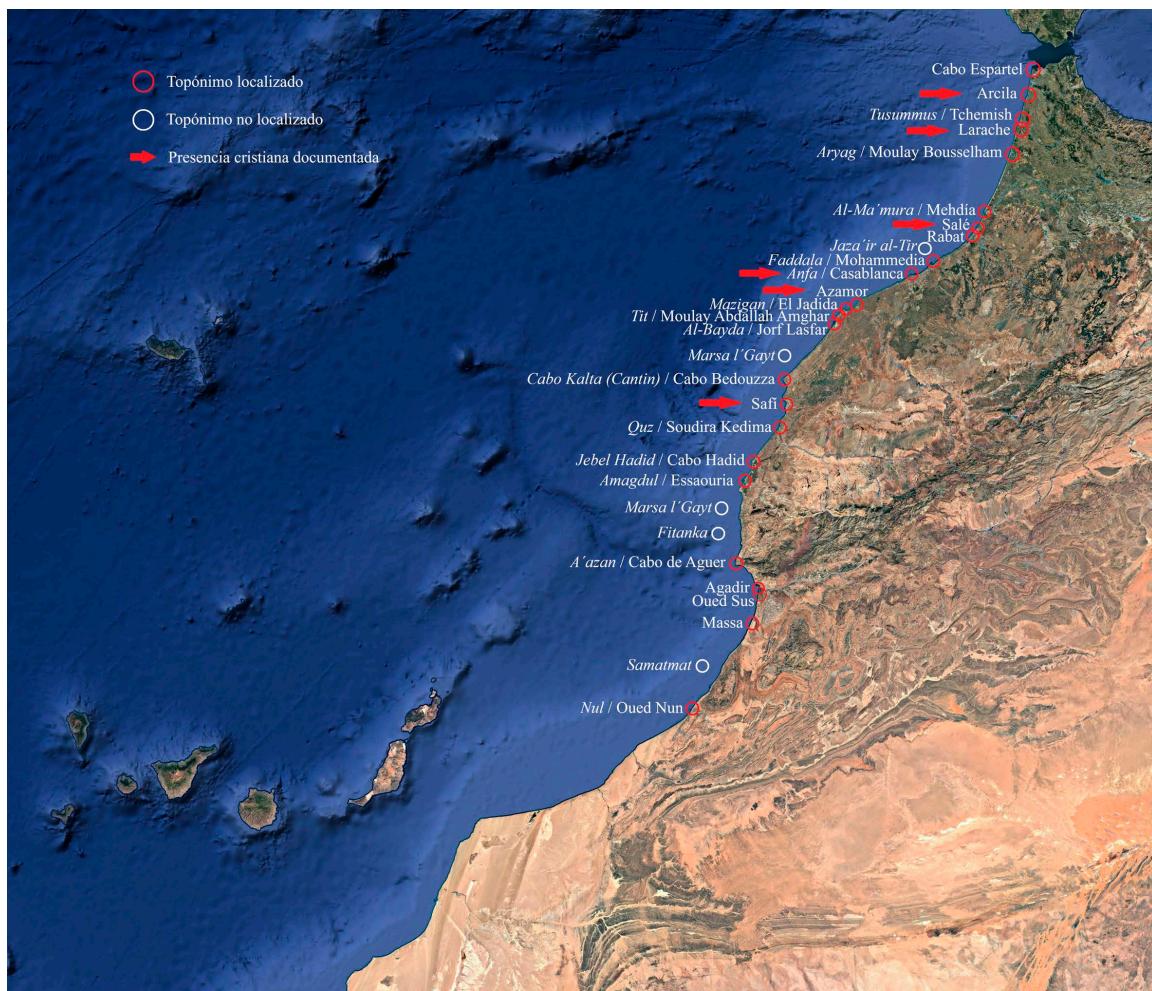


Figura 1: Toponímia de la red comercial musulmana en el Atlántico norteafricano (entre los siglos XI – XIII)<sup>38</sup>. Fuente: PICARD (1997). Elaboración propia.

Los súbditos del reino de Mallorca serán los grandes beneficiados del repliegue de genoveses y catalanes. Ortega Villoslada ha puesto de relieve la importancia que tuvo el comercio con los puertos magrebíes del océano en la economía marítima mallorquina durante sus años como reino independiente (1276-1349), donde encuentran el grano que permite afrontar el crónico déficit productivo que padece la isla y que además constituye buena parte de sus negocios con los puertos oceánicos europeos, que son accesibles a los barcos insulares con la apertura de la ruta del Estrecho en la década de 1270<sup>39</sup>. Un tráfico que probablemente sea muy anterior a la primera referencia documental que encontramos en un contrato firmado en Mallorca en mayo de 1296<sup>40</sup> y que alcanzará su máximo esplendor en la segunda mitad de la década de 1320, sirviendo Sevilla de puerto intermediario entre la isla balear y los puertos cerealeros de Arcila, Salé, Azamor, Larache y Anfa —una plaza que concentra en 55% de las transacciones—, un espacio que la documentación insular denomina genéricamente «les plages»<sup>41</sup>.

38 Con vistas a poder comparar la red comercial musulmana y la reflejada en la cartografía náutica cristiana, damos preferencia al topónimo actual y solo añadimos el nombre medieval en cursiva cuando es significativamente diferente al moderno o en caso de no haberlo podido localizar.

39 ORTEGA VILLOSLADA (2008), pp. 163-176.

40 ORTEGA VILLOSLADA (2008), p. 203. Nicolás Tarida y Daniel Torres se comprometen a negociar en Sevilla una partida de azafrán, pimienta y doblas de oro y comprar una embarcación con la que pasar a Larache en busca de trigo que vender en el puerto francés de La Rochelle.

41 ORTEGA VILLOSLADA (2008), pp. 172-175. No se ha documentado su presencia en Safí en estas fechas.

Este comercio afronta las consecuencias de la actividad corsaria que trae la guerra con Génova y Granada (1330-1336) y se ve muy perjudicado por el cierre de los puertos norteafricanos que trae el enfrentamiento con los meriníes (1336-1339), lo que reduce el tráfico mallorquín hacia las costas atlánticas a un único barco con destino a Anfa en 1337 y otro que se dirige a Salé en 1338<sup>42</sup>. ¿Un contexto bélico desfavorable que mueve a los mallorquines a buscar nuevos espacios económicos al sur del territorio meriní? Una hipótesis que sigue el camino abierto por Ortega Villoslada al explicar la expedición mallorquina a Canarias de 1342 como la solución «desesperada» de una economía afectada negativamente por la reanudación del conflicto con los meriníes un año antes, que pone sus esperanzas en esas «*illes recientment trobades*»<sup>43</sup>.

Las penurias archivísticas impiden comprobar documentalmente esta hipótesis y establecer una cronología realista de la presencia cristiana al sur de Safi, unas carencias que intentamos remediar a partir de la cartografía náutica contemporánea.

### 3. LA IMAGEN DEL ÁFRICA ATLÁNTICA EN LA CARTOGRAFÍA NÁUTICA<sup>44</sup>

La llegada de los comerciantes mediterráneos a aguas del Atlántico norteafricano coincide en el tiempo con el desarrollo de las llamadas en su época cartas náuticas o cartas de marear, una novedosa forma de representar el espacio marítimo que plasma sobre un pergamo la localización de puertos, fondeaderos y accidentes costeros de importancia para la navegación, con un realismo nunca visto con anterioridad. Las duras condiciones que afrontaban unos instrumentos pensados para ser usados a bordo de los barcos junto a las brújulas que establecían el rumbo y los compases que determinaban la distancia estimada, explica que no sean estas cartas las que mayoritariamente han llegado hasta nosotros, sino los lujosos ejemplares de las clases altas mercantiles y políticas de Europa, un selecto público al que también estaban destinados los no menos lujosos Atlas náuticos, que básicamente eran colecciones de cartas reunidas en forma de libro. Frente a la simplicidad de las cartas usadas en los barcos, la cartografía de lujo va más allá de la realista representación del Mediterráneo, el Mar Negro y la costa atlántica europea y norteafricana e incorpora leyendas, figuras y representaciones de mundos lejanos o imaginarios, una verdadera «geografía de lo fantástico» que no se olvida de las islas Afortunadas, una información que no hemos tenido en cuenta al carecer de interés para el propósito de este trabajo.

Se conocen cerca de doscientas cartas y atlas náuticos anteriores al año 1500, que hemos podido estudiar detalladamente gracias a las reproducciones de alta calidad disponibles en el portal de internet del proyecto *Medea-Chart* (<https://www.medea-chart.org>). El material presenta dos características básicas que demuestran su utilidad:

- 1º. La costa atlántica norteafricana está presente en prácticamente toda la cartografía examinada, una privilegiada representación que se remonta a la más antigua que se conoce, la llamada Carta Pisana de la segunda mitad del siglo XIII.
- 2º. No es un espacio con los problemas de conservadurismo y reiteración de información errónea o desfasada que se ha detectado en otras áreas<sup>45</sup>. Es fácil ver como entre una carta y la siguiente se va actualizando la toponimia y se mejora el diseño del espacio representado, un dinamismo cartográfico que es una consecuencia de la convivencia en unos mismos puertos —Palma de Mallorca y Génova— de los cartógrafos que hacen las cartas y los marineros que navegan por la ruta del Atlántico magrebí.

Afortunadamente, no hará falta tener en cuenta toda la cartografía existente. Podemos prescindir con seguridad de la producción posterior al «Atlas Catalán» de 1375, cuya representación de

42 ORTEGA VILLOSLADA (2008), pp. 176-180.

43 ORTEGA VILLOSLADA (2010), pp. 601-610.

44 Entre la marea de publicaciones dedicadas a la cartografía medieval, son de obligada consulta las dos monografías de Ramón J. Pujades aparecidas en 2007 y 2023 y el Portal de Internet Map History /History of Cartography creado por Tony Campbell y actualizado periódicamente (<https://www.maphistory.info/>).

45 GONZÁLEZ ARÉVALO (2008), p. 14.

la costa atlántica norteafricana con final en el cabo Bojador se mantiene sin cambios hasta la carta del veneciano Andrea Bianco de 1448<sup>46</sup>, donde ya vemos abundante topografía portuguesa situada más al sur, fruto de una etapa exploratoria marcada por la rivalidad entre lusos y castellanos que queda fuera de este estudio. Esto nos deja un pequeño corpus cartográfico de diez atlas y diez cartas náuticas<sup>47</sup> al que sumamos dos portulanos del siglo XIII<sup>48</sup> por la información que aportan sobre la zona. Analizados individualmente, estos documentos poco o nada nos dicen sobre el descubrimiento de las islas Canarias, pero colocados en el orden cronológico correcto permiten reconstruir con sorprendente precisión la lenta incorporación del espacio atlántico norteafricano a los intereses económicos de los cristianos del Mediterráneo occidental, un proceso susceptible de ser dividido en tres grandes etapas consecutivas.

*3.1. Etapa I (ca.1200-1313). El límite meridional de la representación del Atlántico norteafricano se establece en Safi*

1. El *Liber de existencia riveriarum*. Londres, British Library, manuscrito Cotton Domit. XIII. Aunque su descubridor y editor, Patrick Gautier, lo supone confeccionado en Pisa entre los años 1160 y 1200<sup>49</sup>, Ramón J. Pujades ha expuesto convincentes razones paleográficas y técnicas para situarlo a inicios del siglo XIII<sup>50</sup>. Su descripción del Atlántico norteafricano refleja un notable conocimiento sobre la navegación por la zona:

*In Libia uero a Spartelli (Cabo Espartel) capite ubi dicitur Canopitanum ostium, et unde super hunc limitem oceanum est mons Athlans altissimus, ab Athla rege Promothei fratre, quod in eo residens astrologiam descriptis, unde et celum sustinere dicitur, ad portum Azela (Arcila) computantur ml. xviii. / Ad Flumen Thescemus (Oued Loukkos) ml. xciii. / Ad Caput Cohietan (?) vi. / Ad Messena (?), xviii. / Ad Musmar (Moulay Bousselham), ubi sunt rupes et in mari asperitas scopulorum, ml. xviii. / Ad faucem fluminis Fesi (Mehdia), ciuitatis que est cita in Mauritania Tingitana longe ab hac riueria in oriente per ml. cxxx, computantur ml xviii, habens ipsa ciuitas in septemtrione Bedissi portum riuerie maris Mediterranei, quod Bedissi a Gaditano freto distat ml. c. in riueria sinus Gumere. / A faucem fluminis Fesi ad ciuitatem Sale (Salé) ml. xviii., que habet portum ab austro sinus quod extenditur ante ciuitatem fere ml. i., girans contra austrum et africum, in fundo in modum ge eleuatum. / Inde ad Darhua (?) ml. xii. habentem punctam que aliquantum extenditur. / Inde ad Nife (Casablanca), xviii<sup>51</sup>.*

2. Carta Pisana. Paris, Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et plans, GE B-1118 (RES)<sup>52</sup>. Carta anónima y sin datar. Un análisis por radiocarbono del pergamo estableció que el animal había muerto entre los años 1169 y 1270<sup>53</sup>, una datación excesivamente temprana para la carta como ha demostrado Pujades con convincentes razones topónimicas e idiomáticas<sup>54</sup>. Aunque Pujades había defendido inicialmente que se trataba de una copia de inicios del siglo XV realizada por un no profesional a partir de un original veneciano, en su último libro del año 2023 ha optado por colocarla entre los años 1280 y 1313<sup>55</sup>, una temprana datación que se acerca a la propuesta por Tony Campbell al ubicarla en la década de 1270<sup>56</sup>. Es pues la carta náutica más antigua que se conoce y contiene una

46 Carta F.260 Inf (1) de la Biblioteca Ambrosiana de Milán (<https://medea.fc.ul.pt/view/chart/89>).

47 No analizaremos la carta anónima de la colección de Nico Israel, ni las cartas It. IV. 1912 y Med. Palat. 248 de la Biblioteca Nazionale Marciana, debido a la mala calidad de las reproducciones existentes.

48 Los portulanos son relaciones escritas no mapificadas de puertos, accidentes, rumbos y distancias.

49 GAUTIER (1995), pp. 7-8.

50 PUJADES I BATALLER (2023) pp. 38-41.

51 GAUTIER (1995), pp. 168-169. Es interesante comprobar que la minuciosa descripción llega hasta Anfa (Casablanca), el gran destino del comercio mallorquín. ORTEGA VILLOSLADA (2008), p. 186.

52 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/50> (consulta 13/09/2024).

53 PUJADES I BATALLER (2023), p. 100.

54 PUJADES I BATALLER (2023), pp. 100-101.

55 PUJADES I BATALLER (2023), pp. 91-113.

56 <http://www.maphistory.info/CartePisaneMenu.html> (consulta 06/09/2024).

representación de la costa atlántica norte-africana que no escapa a la simpleza y parquedad que vemos en el resto de la carta, e incluye los topónimos *Cauo Spartelly* (Cabo Espartel), *Civo* (?), *Tusi Mosi* (Tchemmish), *Vasmar* (Moulay Bousselham), *Sale* (Salé), *Fadala* (Mohammedía), *Nife* (Casablanca) y [...]amor (Azamor) coincidiendo con el final del pergamino.

3. *Lo compasso di Navegare*. Berlín, Staatsbibliothek, códice Hamilton 396. Portulano anónimo, cuya única copia manuscrita lleva la fecha de 1296. Motzo supone que el manuscrito es una versión ampliada y corregida de un texto de mediados del siglo XIII<sup>57</sup>, mientras que Pujades defiende la existencia de una obra original iniciada en 1296, siendo nuestro códice una copia enmendada ligeramente posterior<sup>58</sup>. Su detallada descripción aporta datos de interés sobre la navegación de cabotaje oceánico:

*De Tania (Tanger) a Capo Spartelli (Cabo Espartel) XX millara per ponente. / De lo dicto Spartelli a lo Flume de Tosimuzi (Oued Loukkos) XL millara per meczodi ver lo garbino paoco. De Tossimiezo a Sale (Salé), LX millara per garbino ver lo poniente pauco. / Sale è cittade con flume, che a entorno X palmi de fondo et à enfra terra mezzo millara una torre granne / De lo dicto Sale a Niffo (Casablanca) LXX millara per garbino ver lo ponente. / De lo dicto Sale verlo levante X millara à una isola, che à nome Fedalia (Mohammedia) et è bono ponedore. La conoscenza de Fedalia è totale: enfra terra sovre Fedalia à una dente en na montagna, et en la stereia de quella montagna à poco fondo. Lo dicto monte è bono ponedore, e quai vai nave e legni aonoranno. / De Niffe a la città de Zamore (Azamor) LXX millara per garbino ver meczodi. Lo dicto Zamore è cettade et à flume. / De Zamore a lo porto de Mezegan (El Jadida) XII millarda per garbino ver meczodi. Lo dicto Mezegan è capo soctile e lo porto è da levante. / De Mezegan a Saffi (Safi) LXX millara. E guardateve en quella via de la secca che a nome Contiri (cabo Beddouza), che è lontano a terra X millara e plui. / E ben podete gire entre la secca e terra ferma, propo de terra uno millaro. Se volete gire de fora va en mare XV millara e plui. / La secca dicta à fondo piano in mare XL millara entorno XX passi. / De lo dicto Saffi, chè capo de tucta la starea, entro a lo capo de Sancto Vincenzo, che primeramente cominzammo, et à CCC millara per tramontana ver lo greco. / La predicta secca de Contiri è appresso a lo dicto Saffi X millara ver lo levante. / Se volete gire a Saffi, va a enter ra secca e terra ferma, presso a terra I millaro, sicomo de sopre ao dicto, chè se annavate fora de la secca, lo Xarchino te serria scarso vento per gire a lo dicto Saffi<sup>59</sup>.*

4. Carta de Avignon. Aviñón, Archives Departamentales de Vaucluse. Port. 01, 3E 54, 888bis<sup>60</sup>. Carta anónima y sin datar. Mille y Fermon la sitúan entre la carta Pisana y los primeros trabajos de Pietro Vesconte, datándola entre 1300 y 1310<sup>61</sup>, mientras que Pujades

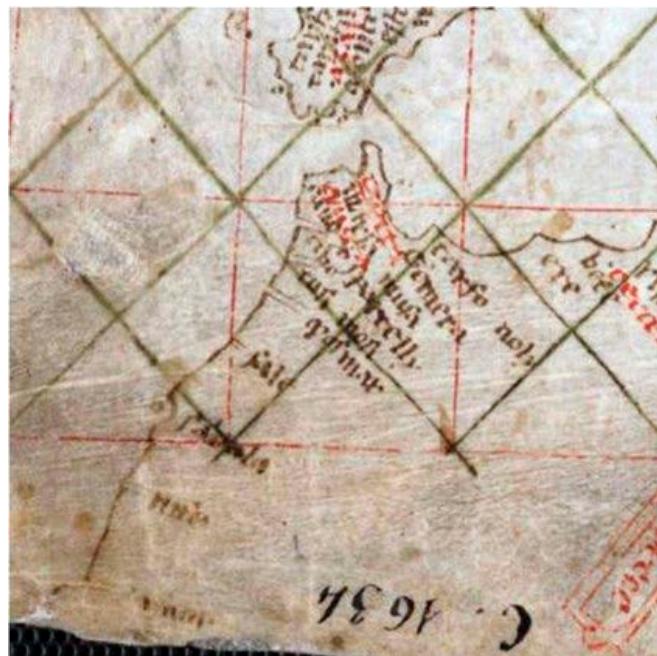


Figura 2: Carta Pisana. B.N.F, GE B-1118(RES). Detalle.

57 MOTZO (1947), p. 14.

58 PUJADES I BATALLER (2023), pp. 41-46.

59 MOTZO (1947), p. 78.

60 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/54> (consulta 04/02/2024).

61 MILLE y FERMON (2017), p. 15.

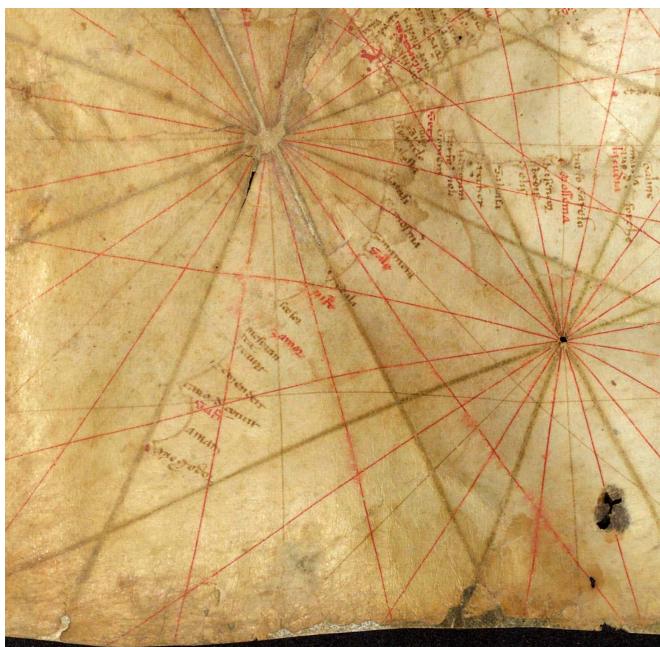


Figura 3: Carta de Avignón. Arch. Dep. Vaucluse. Port 01, 3E 54, 888bis. Detalle.

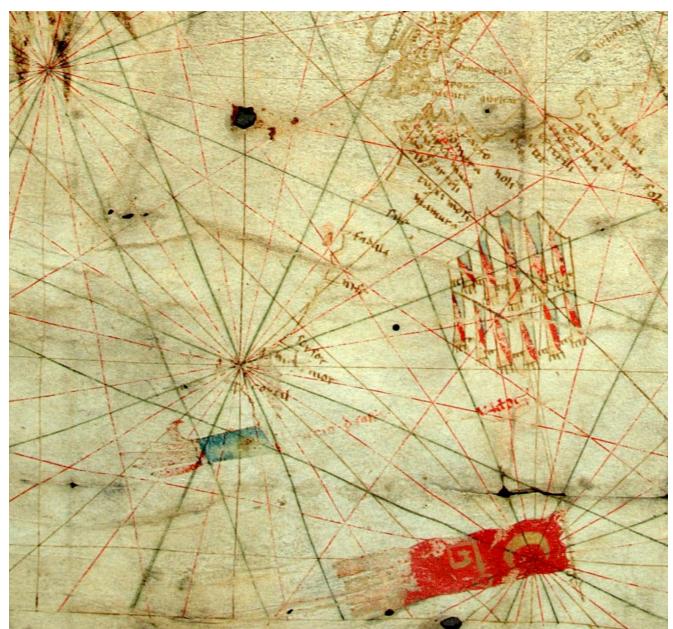


Figura 4: Carta de Lucca. Archivio di Stato, Fragmenta Codicum, Sala 40, Cornice 194/I. Detalle.

la ubica entre los Atlas de Pietro Vesconte de 1318 y Perrino Vesconte de 1327<sup>62</sup>, algo que no casa con una escueta imagen de la costa norteafricana que solo incluye los topónimos *Cap Sparteli* (Cabo Espartel), *Tusi Mosi* (Tchemmish) y *Salle* (Salé). Solo cabe suponer que Mille y Fermon tenían razón al datarla o que su autor decidió ignorar la novedosa información que trae Vesconte en su Atlas de 1313.

5. Carta de Lucca. Lucca, Archivio di Stato, Fragmenta Codicum, Sala 40, Cornice 194/I<sup>63</sup>. Carta anónima y sin datar. Philipp Billon la cree anterior al Atlas de Perrino Vesconte de 1327, una datación apoyada por Campbell<sup>64</sup>. Aunque Pujades la había situado inicialmente en el siglo XV, en su último libro del 2023 la reubica por razones vexicológicas en una fecha que no puede ser anterior al año 1336<sup>65</sup>. Sobre un trazado realista de la costa norteafricana leemos los topónimos *Cauo Sparteli* (Cabo Espartel), *Ciuo* (?), *Tusi Mosi* (Tchemmish), *Mamura* (Mehdía), *Sale* (Salé), *Fadala* (Mohammedia), *Nife* (Casablanca), *Scosor* (?), [...] *mor* (Azamor) y *Contil* (cabo Beddouza). A partir de aquí, prácticamente desaparece la línea costera y hay un único

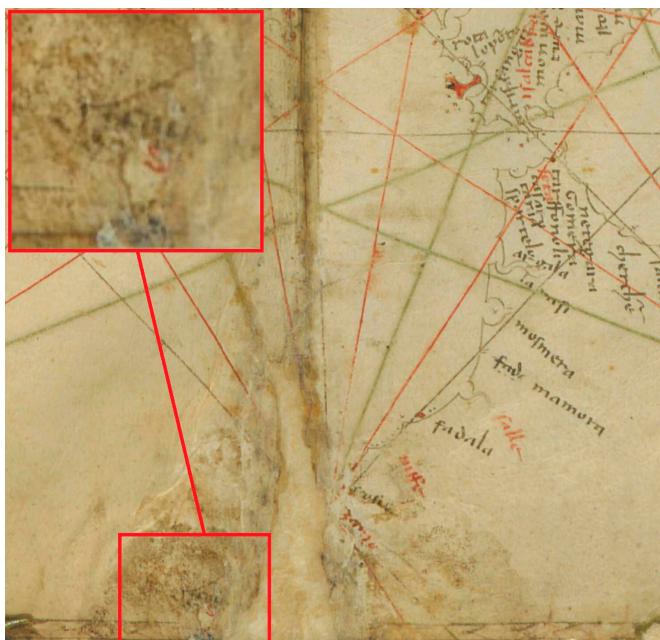


Figura 5: Atlas de Pietro Vesconte. B.N.F, GE DD-687(RES), hoja 6. Detalle.

<sup>62</sup> PUJADES I BATALLER (2023), pp. 102-113. Pujades se centra en el tratamiento del litoral del Mar del Norte e Inglaterra y no tiene en cuenta el escaso desarrollo de la costa atlántica norteafricana.

<sup>63</sup> <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/358> (consulta 06/05/2024).

<sup>64</sup> BILLION (2011), p. 13. Para la opinión de Campbell, véase el trabajo apuntado en la nota 54.

<sup>65</sup> PUJADES I BATALLER (2023), pp. 96-113. Pujades cree que la ausencia de la bandera angevina sobre Durazzo obedece a la conquista de la ciudad por el rey serbio Stefan Dusan en 1336.

topónimo en rojo muy borroso que interpretamos como [...] de *Saffi* (Safi). Volvemos a ver una limitada representación de la costa atlántica norteafricana que solo puede explicarse asumiendo que la carta es anterior a la datación propuesta por Pujades o que su autor ignora la toponomía que ya trae el Atlas de Pietro Vesconte de 1318.

6. París, Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et plans, GE DD-687(RES)<sup>66</sup>. Atlas de 6 hojas firmado por el genovés Pietro Vesconte en 1313 («*Petrus Vesconte d'Janua fecit istas tabulas anno dni MCCCXIII*»). En la hoja 6 se incluye una representación bastante realista de la costa africana, donde podemos leer los topónimos *Sparteli* (cabo Espartel), *Argala* (Arcila), *Laraxi* (Larache), *Mosmera* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdía), *Salle* (Salé), *Fadala* (Mohammedia), *Niffe* (Casablanca), *Scosor* (?) y *Zamo*[...] (Azamor). Otros dos topónimos aparecen casi completamente borrados, conservándose únicamente las letras *Cau...* en tinta negra y una *S* en tinta roja situados sobre lo que parece un cabo, coincidiendo con el final del pergamo, que suponemos deben ser el *Cauo Contir* (cabo Beddouza) y *Safi* (Safi) respectivamente, que Vesconte trae en trabajos posteriores.

### 3.2. Etapa II (1313/1318-1330). El límite meridional de la representación del Atlántico norteafricano llega al Oued Nun, último puerto del comercio marítimo musulmán

1. Carta anónima. Florencia, Biblioteca Riccardiana, Carta 3827<sup>67</sup>. Ciertas características del diseño y la toponomía de las costas de Valencia y el Adriático hacen suponer a Tony Campbell que es anterior a la carta de Vesconte del año 1311<sup>68</sup>, una datación aceptada por Pujades en su último libro del año 2023, para quien puede representar «*la versió més pròxima a allò que havia estat el patró professional lìgur en la transició del segle XIII al segle XIV*»<sup>69</sup>. La presencia de los novedosos *Amam* y *Mogodor* sobre un espacio costero no dibujado con anterioridad, nos induce a colocarla entre el Atlas de Pietro Vesconte de 1313, donde no figura ninguno de estos topónimos y su carta de 1318 que sí los incluye. Sobre una representación realista de la costa atlántica norteafricana leemos *Spartelo* (cabo Espartel), *Alzila* (Arcila), *Larasi* (Larache), *Mosma* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdía), *Sale* (Salé), *Fadala* (Mohammedia), *Nife* (Casablanca), *Scosor* (?), *Zamor* (Azamor), *Mesegam* (El Jadida), *Roce* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emender* (?), *Cauo de Contir* (cabo Beddouza), *Saffi* (Safi), *Amam* (?) y *Mogodor* (Essaouria). El autor deja sin dibujar el resto del pergamo, buen síntoma de que desconocía que había más al sur.

2. Venecia, Museo Cívico (Correr) Port. 28<sup>70</sup>. Atlas de 7 hojas hecho por Pietro Vesconte en 1318 («*Petrus Vesconte d'Janua fecit istas tabulas a Venetia anno dni MCCCXVIII*»). En la hoja 6 vemos una representación correcta de la costa atlántica africana, donde figuran los topónimos *Sparteli* (cabo Espartel), *Arzilla* (Arzila), *Laraxi* (Larache), *Mosmera* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdía),

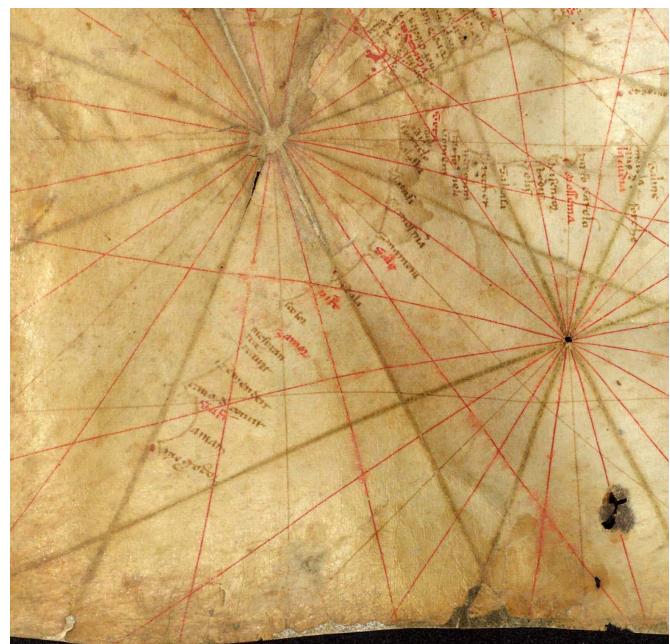


Figura 6. Carta Riccardiana.  
Bib. Riccardiana, carta 3827. Detalle.

66 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/360> (consulta 20/11/2024).

67 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/53> (20/01/2025).

68 <https://www.maphistory.info/PortolanAttributions.html#italearly> (consulta 4/10/2024).

69 PUJADES I BATALLER (2023), pp. 58-68.

70 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/480> (consulta 18/11/2024).

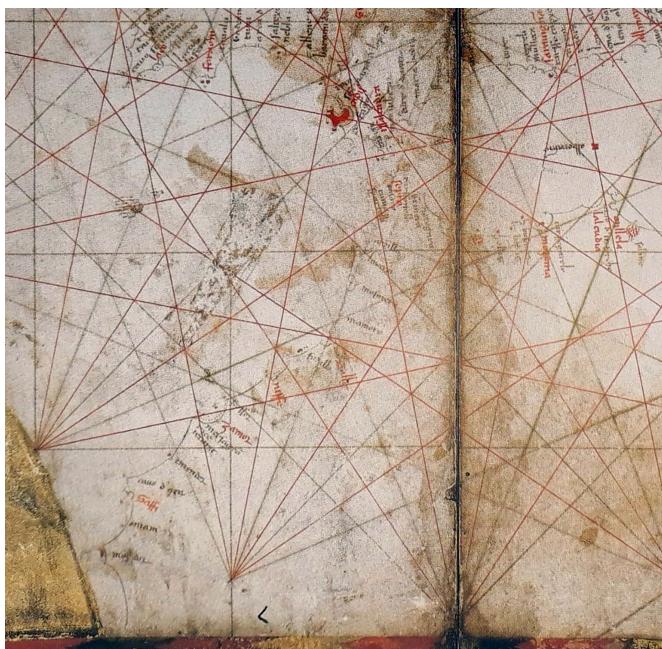


Figura 7: Atlas de Pietro Vesconte.  
Museo Cívico, Port 28, hoja 6. Detalle.

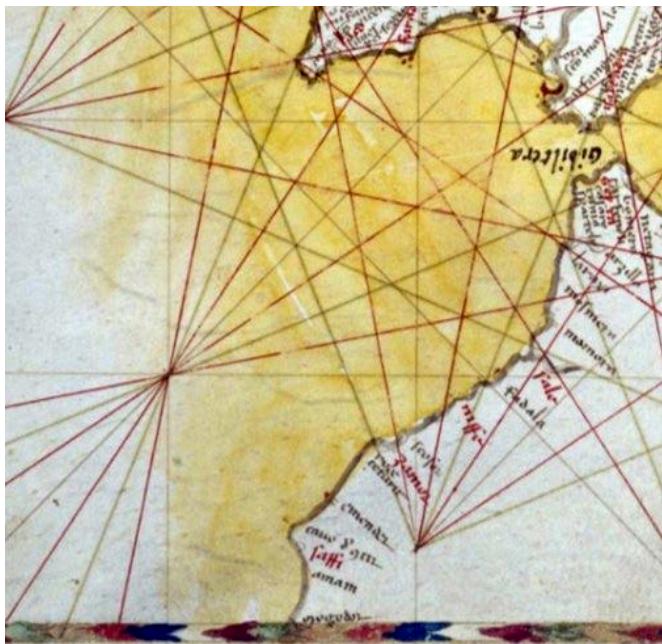


Figura 8: Atlas de Pietro Vesconte.  
Öst. Nationalbib., ms. 594, hoja 7v-8r. Detalle.

Lasfar), *Emender* (?), *Cauo d'qtir* (cabo Beddouza), *Saffi* (Safí), *Amam* (?) y *Mogodor* (Essaouria) situada casi al final del pergamo.

5. Vaticano, Biblioteca Vaticana, Pal. Lat. 1362A<sup>74</sup>. Atlas de 5 hojas hecho por Pietro Vesconte en 1320 o 1321 («*Petrus Vesconte d' Ja[nua] fecit ista carta al qua [roto] anno dni MCCCXX [roto]*»),

*Salle* (Salé), *Fadall* (Mohammedia), *Niffe* (Casablanca), *Scosor* (?), *Zamor* (Azamor), *Mersagra* (El Jadida), *Roce* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emender* (?), *Cauo d'qtir* (cabo Beddouza), *Saffi* (Safí), *Amam* (?) y *Mogodor* (Essaouria), tras lo cual sigue la línea costera de forma irreal hasta el final del pergamo.

3. Viena, Österreichische Nationalbibliothek, Ms. 594<sup>71</sup>. Atlas de 10 hojas hecho por Pietro Vesconte en 1318 («*Petrus Vesconte d'Janua fecit estas tabulas anno dni MCCCCXIII*»). La costa atlántica africana aparece representada de forma muy realista en la hoja 7v-8r, apareciendo los topónimos *Sparteli* (cabo Espartel), *Arzilla* (Arzila), *Laraxi* (Larache), *Mosmera* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdía), *Sale* (Salé), *Fadala* (Mohammedia), *Niffe* (Casablanca), *Scosor* (?), *Zamor* (Azamor), *Roce* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emender* (?), *Cauo d'qtir* (cabo Beddouza), *Saffi* (Safí), *Amam* (?) y *Mogodor* (Essaouria), coincidiendo con el final del pergamo.

4. Lyon, Bibliothèque de la Ville, Ms. 175<sup>72</sup>. Atlas de 7 hojas de Pietro Vesconte cuya fecha de confección no se aprecia por el desgaste del pergamo donde estaba escrita («*Petrus ... fecit istam tabullam....*»), aunque hay un consenso generalizado en ubicarla alrededor del año 1321 por su parecido con los Atlas incluido en el libro *Liber Secretorum Fidelium Crucis* que veremos a continuación<sup>73</sup>. En la hoja 7 hay una representación de la costa atlántica africana muy fiel a la realidad, donde leemos los topónimos *Sparteli* (cabo Espartel), *Arzilla* (Arcila), *Larassi* (Larache), *Mosmera* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdía), *Salle* (Salé), *Fadala* (Mohammedia), *Niffe* (Casablanca), *Scosor* (?), *Zamor* (Azamor), *Messagra[n]* (El Jadida), *Roce* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf

71 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/2277> (consulta 09/07/2024).

72 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/815> (consulta 08/11/2024).

73 PUJADES I BATALLER (2007), p. 69.

74 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/487> (consulta 14/08/2024).

que acompaña a una copia del *Liber Secretorum Fidelium Crucis* que Marino Sanudo presentó al Papa Juan XXII en septiembre de 1321<sup>75</sup>. La hoja 6 incluye una buena representación de la costa atlántica africana, donde vemos los topónimos *Sparteli* (cabo Espartel), *Arzilla* (Arcila), *Laraxi* (Larache), *Mosmera* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdia), *Salle* (Salé), *Fadala* (Mohammedia), *Niffe* (Casablanca), *Scosor* (?), *Zamor* (Azamor), *Mesagra[n]* (El Jadida) *Roce* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emender* (?), *Cauo d'qtir* (cabo Beddouza), *Saffy* (Safi), *Amam* (?) y *Mogodor* (Essaouria). Es interesante observar cómo ha resuelto el final de la línea costera introduciéndola hacia el interior del continente, bien indicativo de que desconocía lo que había al sur de *Mogodor*.

6. Vaticano, Biblioteca Vaticana, Pal. Lat. 2972<sup>76</sup>. Pujades demuestra convincentemente que el códice es una copia directa del manuscrito Pal. Lat. 1362A de la Biblioteca Vaticana, hecha muy probablemente por la misma mano en Francia entre los años 1321 y 1323<sup>77</sup>. Incluye un atlas de 7 hojas que corrige y actualiza la información contenida en el manuscrito Pal. Lat. 1362A<sup>78</sup>. En la hoja 5 (folio 111r del manuscrito) se ve una buena representación de la costa africana, que incluye los topónimos *Sparteli* (cabo Espartel), *Arzilla* (Arcila), *Laraxi* (Larache), *Mosmera* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdía), *Salle* (Salé), *Fadala* (Mohammedia), *Niffe* (Casablanca), *Scosor* (?), *Zamor* (Azamor), *Mersagra* (El Jadida), *Roce* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emender* (?), *Cauo d'qtir* (cabo Beddouza), *Saffy* (Safi), *Amam* (?) y *Mogodor* (Essaouria).

7. Londres, British Library, Add. MS 27376<sup>79</sup>. Una copia actualizada del *Liber Secretorum Fidelium Crucis* que Marino Sanudo presentó al Papa Juan XXII en septiembre de 1321, que ha sido datada por Pujades con posterioridad a junio de 1330<sup>80</sup>. Contiene un Atlas de 5 hojas que incluye en su hoja 1 (folios 180v-181r del manuscrito) una representación muy detallada de la costa atlántica africana donde aparecen los topónimos *Sparteli* (cabo Espartel), *Arzila* (Arcila), *Llaraxi* (Larache), *Mosmera* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdía), *Salle* (Salé), *Fadala* (Mohammedia), *Niffe* (Casablanca), *Scosor* (?), *Zamor* (Azamor), *Mesagram* (El Jadida), *Roce* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emender* (?), *Cauo d'qtir* (cabo Beddouza), *Saffy* (Safi) y *Amam* (?), aunque creemos que también se incluía *Mogodor*, un topónimo borrado por un mancha en esta zona del pergamo. Es interesante comprobar lo desactualizado de su información frente a su contemporáneo Dulceti, que ya representa ese mismo año el Oued Nun, límite meridional del comercio musulmán en el Atlántico.

8. Zurich, Zentralbibliothek, R.P.4<sup>81</sup>. Atlas de 4 hojas firmado por Perrino Vesconte en 1321 («*Perrinus Vessconte d'Janua fecit istam tabula anno dni MCCCXXI in Venecia*») que incluye en la hoja 2, una representación realista de la costa atlántica africana, donde podemos distinguir los topónimos *Sparteli* (cabo Espartel), *Arzilla* (Arcila), *Laraxi* (Larache), *Mosmera* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdía), *Salle* (Salé), *Fadala* (Mohammedia), *Niffe* (Casablanca), *Scosor* (?), *Zamor* (Azamor),

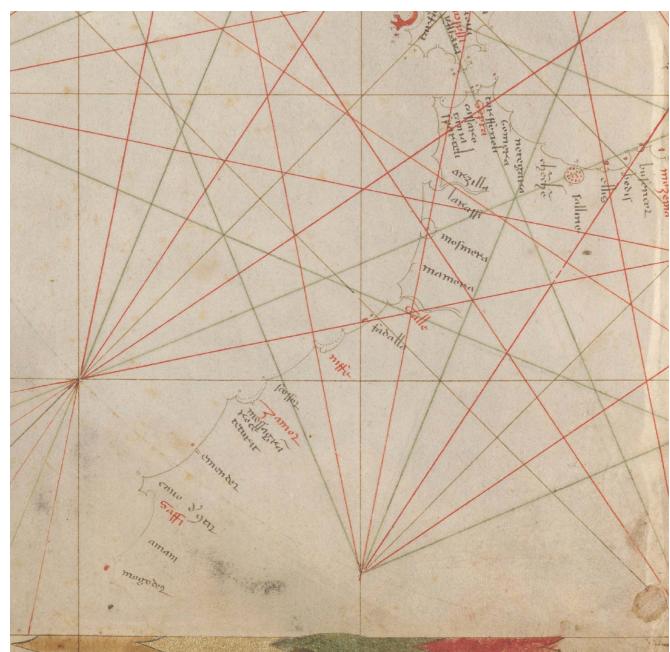


Figura 9: Atlas de Pietro Vesconte.  
Bibl. Vil. Lyon, ms. 175, hoja 7. Detalle.

75 PUJADES I BATALLER (2023), pp. 122-125.

76 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/811> (consulta 20/09/2024).

77 PUJADES I BATALLER (2023), pp. 116-117.

78 PUJADES I BATALLER (2023), pp. 123-128.

79 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/6827> (consulta 10/09/2024).

80 PUJADES I BATALLER (2023), pp. 137-138.

81 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/515> (consulta 13/10/2024).

El Magreb atlántico en los Atlas del  
*Liber Secretorum Fidelium Crucis*

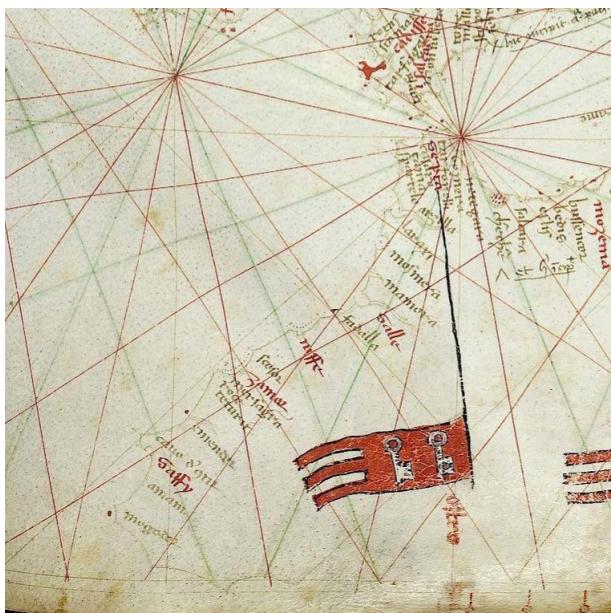


Figura 10: Atlas de Pietro Vesconte  
Bib. Vat., Pal. Lat., 1362A, hoja 6. Detalle.

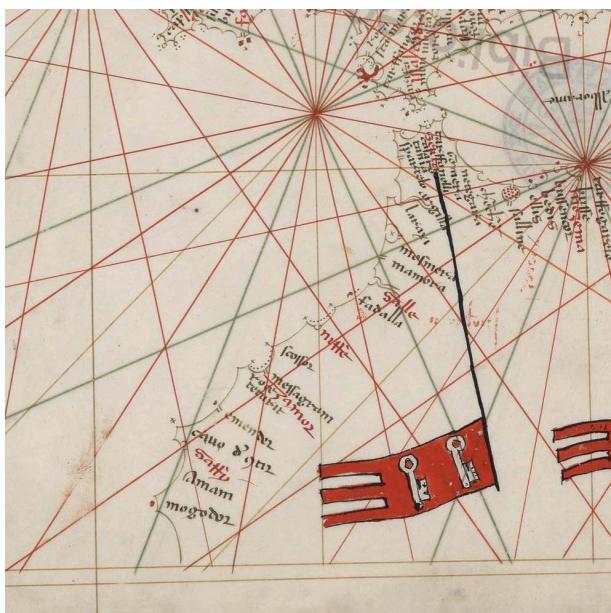


Figura 11: Atlas de Pietro Vesconte  
Bib. Vat., Pal. Lat. 2972, hoja 5. Detalle.

*Mesagram* (El Jadida) *Roce* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emender* (?), *Cauo d'qtir* (cabo Beddouza) y *Saffi* (Safi). Curiosamente, Perrino se detiene donde lo había hecho Pietro Vesconte en 1313 y no incluye los topónimos *Amam* ni *Mogodor*, que este último ya había dibujado en la carta de 1318.

9. Carta anónima. París, Bibliothèque Nationale de France, Ms. Italien 1704<sup>82</sup>. Aunque nunca se ha dudado de su origen genovés, ha sido Pujades el encargado de traerla del siglo XV al segundo cuarto del siglo XIV, aduciendo que «el tipus de decoratió de las escales i la toponímia molt similars a la de la carte de Dulceto de 1330, el disennys geogràfic (...) el fet de portar acolorides amb ocre totes les plataformes continentals, i els artificis cancellerescs de la seuva escriptura (...) palesen que l'obra no pot datar-se de cap de les maneres en el segle XV»<sup>83</sup>. Sobre un diseño sencillo pero correcto de la costa atlántica norteafricana, vemos los topónimos *Sparteli* (cabo Espartel), *Arzila* (Arcila), *Cusimusi* (Tchemmish), *Arasi* (Larache), *Mosmar*

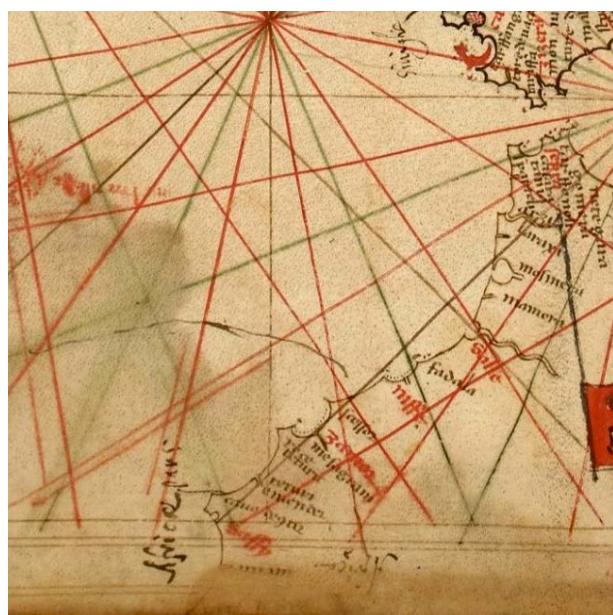


Figura 12: Atlas de Pietro Vesconte.  
Bri. Lib., Add. Ms. 27376, hoja 1. Detalle.

(Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdia), *Sale* (Salé), *Fadala* (Mohammedia), *Nife* (Casablanca), *Schosor* (?), *Zamor* (Azamor), *Mesegam* (El Jadida), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emendert* (?), *Cauo d'Contir* (cabo Beddouza), *Saffi* (Safi), *Amam* (?), *Mogodor* (Essaouria) y el novedoso *Taftana* (Tafedna). A partir de aquí, la línea costera continúa de forma sinuosa e irreal hasta el final del pergamo.

82 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/431> (consulta 13/09/2024).

83 PUJADES I BATALLER (2007), p. 62, nota 6.

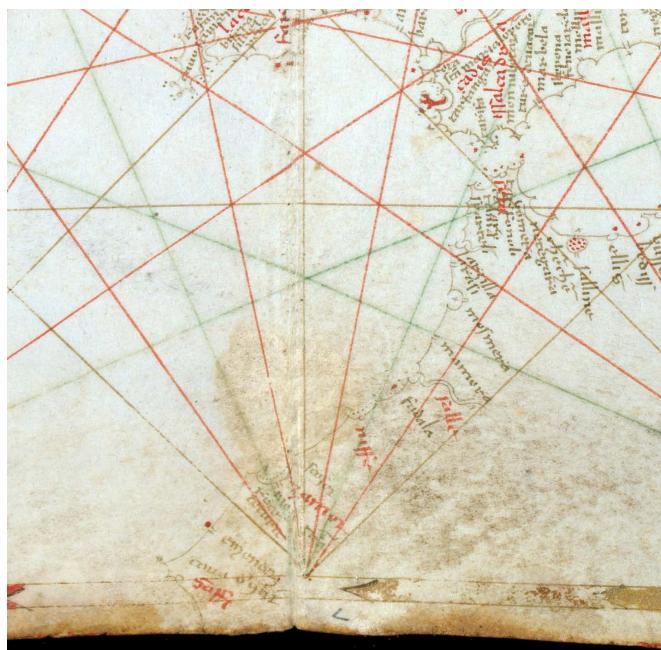


Figura 13: Atlas de Perrino Vesconte.  
Zur. Zent., R.P.4., hoja 2. Detalle.

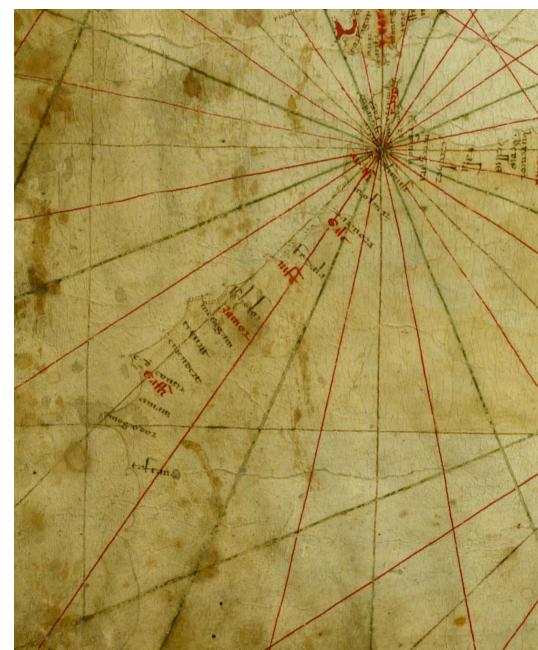


Figura 14: Carta anónima.  
B.N.F., Ms. Italien 1704. Detalle.

10. Carta de Carignano. Florencia, Archivo di Stato C.N.2. Destruída durante la Segunda Guerra Mundial, existen reproducciones hechas al principio del siglo XX<sup>84</sup>. Carta firmada por Giovanni de Carignano («*presbiter Johannes Rector Sancti Marci di portu Janue me fecit*»). Su datación se ha establecido en base a la presencia de las armas de Aragón sobre la parte meridional de Cerdeña reconociendo su efectiva posesión desde 1326 y el fallecimiento del propio Carignano entre septiembre de 1329 y mayo de 1330<sup>85</sup>. Sobre un diseño correcto del litoral, leemos los topónimos *Arzila* (Arcila), *Araxi* (Larache), *Mosmar* (Moulay Bousselham), *Civo* (?), *Sale* (Salé), *Fadala* (Mohammedia), *Nife* (Casablanca), *Scorsor* (?), *Azamor* (Azamor), *Tete* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Amendar* (?), *Safi* (Safi), *Mogodor* (Essaouria) y con muchas dudas *Aluet Sus* (Oued Sus) y otro que podría ser *Somotamat* (?). A continuación, aparece un *Caput Finis* que parece corresponderse con el *Capt de Non* de la carta de Dulceti de 1339 y el *Caput finis Gozole* de la carta de los hermanos Pizzigano de 1367, un accidente geográfico que se corresponde con el cabo Chaunar y parece marcar el final del mundo conocido por Carignano, ya que a partir de aquí el litoral es un trazado sinuoso e irreal que desemboca en un enorme e inexisten-

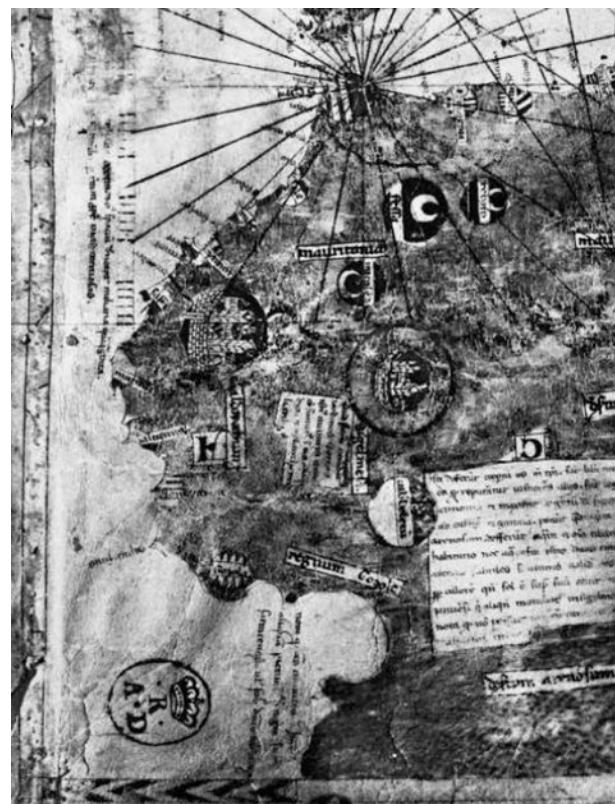


Figura 15: Carta de Carignano. Detalle.

84 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/153> (consulta 03/04/2024).

85 PUJADES I BATAILLER (2023), p. 80, nota 161.



Figura 16: Carta de Angelino Dulceti.  
Bib. Princ. Corsini. Detalle.

*d'Aguer* (cabو de Aguer), *Porto Mesequino* (Agadir), *Aluet Sus* (Oued Sus), *Tifini* (Tifnit), *Messa* (Massa), *Alganzim* (Gourizim) y *Somotamat* (?). A continuación, el *Caput Finis* de Carignano se ha transformado en un enorme cabo sin nombre que se adentra en el océano, tras el cual continua una línea costera apenas perceptible por el desgaste del pergamo, sobre la que leemos con muchas dudas los topónimos *Himisfim* (?) y *Ansulim* (?) —escrito al revés en el mar—, seguidos de *Aluet Nul* (Oued Nun) y un dudoso *Arzazara* (?)<sup>89</sup>.

3.3. *Etapa III (1330/1339-1375). El límite meridional de la representación del Atlántico norte africano llega al cabo Bojador, un accidente geográfico que ya no superarán los navegantes cristianos del Mediterráneo occidental*

1. Carta anónima. Londres, British Library, Additional ms. 25691<sup>90</sup>. Aunque no está firmada, las claras similitudes en el diseño y la caligrafía con los otros trabajos de Dulceti indican que es un trabajo suyo. La mala calidad de la tinta negra dificulta la lectura de buena parte de la toponímia costera, aunque es posible leer *Spartelo* (cabو Espartel), *Arzila* (Arcila), *Tusimusi* (Tchemmish), *Larasi* (Larache), *Moxmar* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdia), *Salle* (Salé), *Rotima* (?), *Fedalla* (Mohammedia), *Niffe* (Casablanca), *Plagie* (?), *Scosor* (?), *Zamor* (Azamor) y *Mesegam* (El Jadida). A partir de aquí, únicamente vemos claramente los topónimos escritos con tinta roja y se pierden prácticamente todos los escritos con tinta negra, aunque la huella que han dejado en la carta permite conjutar que se mantiene el orden que vemos en los otros dos trabajos de Dulceti. Sólo podemos leer *Tete* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emender* (?), *Cauo de Contil* (cabо Beddouza), *Saffi* (Safí), *Duchella o Cux* (Souira Kedima), *Amam* (?), *Mogodor* (Essaouria), *Oesem* (cabо Sim), *Taftana* (Tafedna), *Cebedet* (?), *Cauo d'Aguer* (cabо de Aguer), *Porto Mesequino* (Agadir), *Aluet Sus* (Oued Sus), *Tifini* (Tifnit), *Messa* (Massa), *Aguilo* (Aglou), *Alganzim* (Gourizim) y *Somotamat* (?).

86 Los puertos están escritos en tierra y los accidentes geográficos al revés en el mar.

87 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/468> (consulta 18/08/2024).

88 Descartamos las erróneas lecturas «*Dalorto*» y «*1325*», introducidas por el historiador nacionalista italiano Magnaghi. PUJADES I BATALLER (2007), p. 255; QUARTAPELLE (2017), pp. 14-15.

89 Más que un topónimo costero, puede ser una corrupción de la palabra árabe «*aṣ-ṣāḥrā*» o desierto.

90 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/100> (consulta 08/08/2024).

te golfo y donde solo leemos el topónimo *Gozolla* (?)<sup>91</sup>.

11. Florencia, Biblioteca del Príncipe Corsini<sup>92</sup>. Carta portulana firmada por Angelino de Dulceto en 1330 («*Hoc opus fecit Angellinus de Dulceto año dni MCC-CXXX de mense martii composuit hoc*»)<sup>93</sup>. Una correcta representación de la costa atlántica africana que presenta un notable incremento de topónimos respecto a la cartografía anterior. De norte a sur, leemos *Spartello* (cabо Espartel), *Arzilla* (Arcila), *Tusimusi* (Tchemmish), *Larasi* (Larache), *Mosmar* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdia), *Salle* (Salé), *Rotima* (?), *Fedalla* (Mohammedia), *Niffe* (Casablanca), *Scosor* (?), *Zamor* (Azamor), *Mesegam* (El Jadida), *Tete* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emender* (?), *Cauo de Contil* (cabо Beddouza), *Saffi* (Safí), *Duchella* (Souira Kedima), *Amam* (?), *Mogodor* (Essaouria), *Oesem* (cabо Sim), *Taftana* (Tafedna), *Hosem* (?), *Cebedet* (?), *Cauo*

De nuevo aparece el enorme e irreal cabo con restos de cuatro nombres que deben ser los mismos que aparecen en la carta de 1339 como *Zamain* (?), *Capt de Non* (cabo Chaunar), *Mejust* (?) e *Himisfim* (?). Con muchas dudas, leemos a continuación *Ansulim* (?) *Aluet Nul* (Oued Nun) y casi borrado *Arzazara* (?)<sup>91</sup>.

En la carta figuran las tres islas más orientales del archipiélago canario, representadas tal y como aparecerían reflejadas en un espejo. Invertiendo la imagen vemos que sus formas, proporciones y el orden en que aparecen son sorprendentemente correctas. Lanzarote se denomina *Insula de Lanzarot*, Fuerteventura es *La forte ventura* y la isla de Lobos aparece como *Vegi Mari*. Alejadas en el océano, vemos otras tres islas con nombres heredados de la tradición clásica, *Primacia*, *Insula de Columbis* y *Canaria*, agrupadas bajo el término *Insulle de San Brandani*, que son representadas con las formas absolutamente irreales que los cartógrafos utilizaban para las islas de existencia dudosa o posición incierta y así diferenciarlas de las islas reales<sup>92</sup>.

Aunque se ha supuesto que esta carta es posterior a la que firma Dulceti de 1339, Alberto Quartapelle defiende una datación anterior al faltar varias innovaciones geográficas presentes en esta última<sup>93</sup>. Su propuesta se refuerza al ver que tampoco aparecen los topónimos *Danom*, *Abach*, *Plages arenoses* y *Pallo/Felle* que Dulceti ya incorpora en su carta de 1339 y se repiten continuamente en la cartografía posterior. Así las cosas, parece razonable suponer que estamos en presencia de la primera carta náutica donde aparecen las islas Canarias mas orientales, aunque a falta de una datación explícita la vamos a ubicar prudentemente entre las cartas de Dulceti de 1330 y 1339.

2. París, Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et plans, GE B-696 (RES)<sup>94</sup>. Carta portulana firmada por Angelino Dulceti en Mallorca en agosto de 1339 («*Hoc opus fecit Angelino Dulceti ano MCCCXXVIII de mense augusti in civitatis Maioricharum*»). Sobre una representación realista de la costa atlántica africana se distribuye una densa red de topónimos que incluye *Spartelo* (cabo Espartel), *Arzila* (Arcila), *Tusimus* (Tchemmish), *Laras* (Larache), *Moxmar* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdia), *Salle* (Salé), *Rotima* (?), *Fedalla* (Mohammedia), *Niffe* (Casablanca), *Plagie* (?), *Scosor* (?), *Zamor* (Azamor), *Mesegam* (El Jadida), *Tete* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emender* (?), *Cauo de Contil* (cabo Beddouza), *Saffi* (Safi), *Cux* (Souira Kedima), *Amam* (?), *Mogodor* (Essaouria), *Oesem* (cabo Sim), *Taftana* (Tafedna), *Zebedech* (?), *Cauo d'Aguer* (cabo de Aguer), *P. Mesegina* (Agadir), *Aluet Sus* (Oued Sus), *Tifini* (Tifnit), *Messa* (Massa), *Aguilo* (Aglou), *Alganzim* (Gourizim) y *Somotamat* (?). Vuelve a aparecer el enorme cabo que Dulceti ha introducido en sus trabajos anteriores, donde podemos leer *Zamain* (?) y *Capt de Non* (cabo Chaunar), *Mejust* (?) e *Himisfim* (?), seguido de una irreal línea recta hasta el final del pergamino, sobre la cual leemos los topónimos *Ansulim* (?), *Aluet Nul* (Oued Nun) y *Arzazara* (?)<sup>95</sup>. Algo más alejados vemos *Danom* (?), una leyenda que dice «*Tota ista riperia maris est deserta, nisi a piscato[ribus]*» (toda esta ribera

91 Véase nota 88.

92 FREITAG (2013), pp. 11-12.

93 QUARTAPELLE (2023), pp. 328-332. Falta la bandera con la estrella roja de seis puntas de la ciudad de Brischan, las banderas del Ilkhanato de Persia, la isla de Scetiland y está erróneamente dibujado el curso del río Tanais (Don).

94 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/73> (consulta 01/08/2024).

95 Véase nota 88.



Figura 17: Carta de Angelino Dulceti.  
Brit. Lib., Additional Ms. 25691. Detalle.

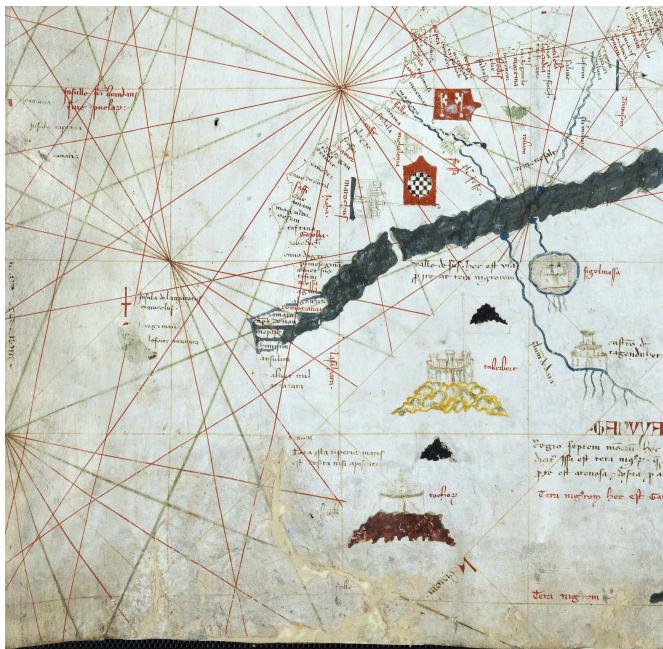


Figura 18: Carta de Angelino Dulceti.  
Bib. Nat. Fr., GE B-696(RES). Detalle.

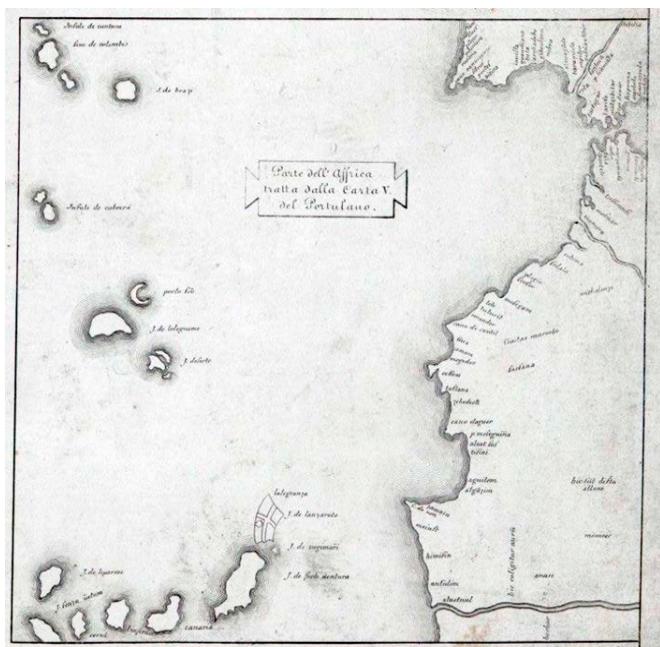


Figura 19: Atlas Mediceo Laurentino (copia ca. 1827). Detalle.

Chaunar), *Meiust* (?) e *Himifin* (?). El irreal trazado del litoral continúa en línea recta hasta el final del pergamo, sobre el cual se ven los topónimos, *Ansulim* (?) y *Aluet Nul* (Oued Nun), convertido

del mar estaría desierta si no fuera por los pescadores), *Abach* (?), *Plages arenoses* (?) y un último topónimo muy desdibujado que podría ser *Pallo* o *Felle* (?)<sup>96</sup>.

Volvemos a encontrarnos las islas de Lanzarote, Fuerteventura y Lobos, que son denominadas *Insula de Lanzarotus Marocellus*, *La forte ventura* y *Li vegi marin* respectivamente y representadas de nuevo tal y como aparecerían reflejadas en un espejo. Alejadas en el océano, vemos las islas de Primacia, *Insula Capracia* y *Canaria*, agrupadas bajo el término *Insulle Sci Brandani sive puelari* (Isla de San Brandán o de las muchachas), con las mismas formas irreales vistas en la carta de la British Library.

3. Atlas Mediceo Laurenziano. Florencia, Biblioteca Mediceo Laurentina, Gaddi. Rel.<sup>97</sup>. Atlas de 6 hojas de la primera mitad del siglo XV, aunque Pujades advierte que «una part, però, és còpia d'un atles genovés perdut més antic, de 1351 ca., del qual també va copiar el calendari»<sup>98</sup>. La costa atlántica africana se representa en la hoja 4v-5r, aunque faltan todos los topónimos que aparecen escritos con tinta roja en el resto de la cartografía conocida, por lo que solo figuran *Spartelo* (cabecera Espartel), *Tussimusi* (Tchemmish), *Mosmar* (Moulay Bousselham), *Momera* (Mehdia), *Rotima* (?), *Fedala* (Mohammedia), *Plagie* (?), *Scosor* (?), *Mesegam* (El Jadida), *Tete* (Moulay Abdallah Amghar), *Tuiturit* (Jorf Lasfar), *Emender* (?), *Cauo de Contil* (cabecera Beddouza), *Cux* (Souira Kedima), *Amam* (?), *Mogodor* (Essaouria), *Oesem* (cabecera Sim), *Taftana* (Tafedna), *Zebedech* (?), *Cauo d'Aguer* (cabecera de Aguer), *P. Mesequina* (Agadir), *Aluet Sus* (Oued Sus) *Tifini* (Tifnit), *Aguilom* (Aglou) y *Alga[n]zim* (Gourizim). De nuevo vemos el enorme cabo que Dulceti ya había dibujado en sus tres cartas conocidas, donde podemos leer los topónimos *Zamain* (?), *C. de Non* (cabecera

96 El desgaste ha provocado que los últimos topónimos apenas sean visibles en la digitalización moderna, por lo que recurrimos a una imagen antigua en blanco y negro, donde sí se pueden leer perfectamente.

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b532428373/f1.item.r=1339%20angelino> (consulta 04/09/2024).

97 Al no encontrar una reproducción del Atlas original, trabajamos sobre una copia bastante fiel del año 1827. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8446492n> (consulta 05/08/2024).

98 PUJADES I BATALLER (2007), p. 68, nota 10; PUJADES I BATALLER (2023), p. 286, nota 9.

en un río que se interna en el continente hasta la llamada *Fons Nilus*, una representación que no hemos visto en ninguna otra carta.

Sí el copista del siglo XV ha sido fiel al original genovés de 1351, esta carta contiene la representación más antigua de todas las islas Canarias. De este a oeste, leemos *Le Legranza* (Alegranza), *I. de Lanzaroto* (Lanzarote), *I. de Vegimari* (Lobos), *I. de Forteventura* (Fuerteventura), *Canaria* (Gran Canaria), *Inferno* (Tenerife), *Cervi ó Corvi* (La Gomera), *I. de Liparme* (La Palma) y *Senza ve[n]tura* (El Hierro).

4. Carta de los hermanos Pizzigano. Parma, Biblioteca Palatina, ms. Parma 1612<sup>99</sup>. Carta portulana firmada por los hermanos Francesco y Doménico Pizzigano en Venecia en el año 1367 («*MCCCLXVII. Hoc opus compoxuid franciscus pizigano veneciar et dominus pizigano In Venexia meffecit marcus die XII decembris*»). De norte a sur leemos los topónimos *Spartelo* (cabo Espartel), *Arzila* (Arcila), *Nisimisy* (Tchemmish), *Laraxi* (Larache), *Mosmar* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdía), *Sale* (Salé), *Rotima* (?), *Fedalla* (Mohammedia), *Nife* (Casablanca), *Scosor* (?) *Camor* (Azamor), *Masegran* (El Jadida), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emende* (?), *Cauo de Contil* (cabo Beddouza), *Safin* (Safi), *Duncella* (?), *Amany* (?), *Mongodor* (Essaouria), *Oesin* (cabos Sim), *Hosem* (?), *Taftana* (Tafedna), *Cebedec* (?), *Cauo daier* (cabo de Aguer), *Camos* (?), *Portomesena* (Agadir), *Aluet Sus* (Oued Sus), *Tifini* (Tifnit), *Mesa* (Massa), *Agilo* (Aglou) y *Somonte amar* (?). El prominente *Caput Non* de las cartas de Dulceti aparece aquí como *Caput finis Gozole* (cabo Chauenar), seguido de *Meuist* (?), *Ansulim* (?) y *Aluet Nul* (Oued Nun). A partir de aquí, la costa es una línea sinuosa hasta el final del pergamo, sobre la cual se escriben los topónimos *Danom* (?), *Abac* (?) y *Fele Ganuya* (?) que ya figuran en la carta de Dulceti de 1339. A continuación, vemos un desconocido *Flum Palolus* que se interna en el continente hasta un lago donde también nace el *Flum Nilus* que muere en el Mediterráneo. Al sur del supuesto río hay una leyenda tomada de San Isidoro que pone «*Incipit autem Africa a finibus Egyp*t*y, pergens iuxta meridiem per [...] usque ad Achlantem montem. A septentrionali [...] Mari Mediterraneo clauditur*». La irreal línea costera acaba en un «*Caput finis Africe [...] occidentalis*» que no identificamos con un accidente geográfico real.

Las islas Canarias están correctamente ubicadas en la carta, aunque sólo las tres islas más orientales han sido dibujadas de manera realista. Con muchas dudas, creamos poder leer los topónimos *Lanrença* (Lanzarote), [...] *Marin* (isla de Lobos), *Ysola Forte Ventura* (Fuerteventura), *Ysola de Canaria* (Gran Canaria), *Ysola del Inferno* (Tenerife), *Ysole de [...]* (La Gomera) e *Ysola Palma* (La Palma), quedando la isla del Hierro dibujada y sin nombre. Al noroeste de las islas volvemos a encontrarnos las irreales *Ysola Capraçia*, *Ysola Canaria* y otra sin nombre, todas agrupadas bajo el término *Ysole ditur Fommare sey Ysole Poncele Brandani*.

5. Atlas Catalán. París, Bibliothèque Nationale de France, ms. Espagnol 30<sup>100</sup>. Atlas anónimo y sin datar, aunque actualmente se acepta mayoritariamente que es un trabajo de Cresques Abraham hecho en el año 1375<sup>101</sup>. Presenta



Figura 20: Carta de los hermanos Pizzigano.  
Bib. Pal, Parma 1612. Detalle.

99 <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/435> (consulta 18/04/2024).

100 <https://medea.fc.ul.pt/view/atlas/61> (consulta 17/10/2024).

101 PUJADES I BATALLER (2023), pp. 226-236.

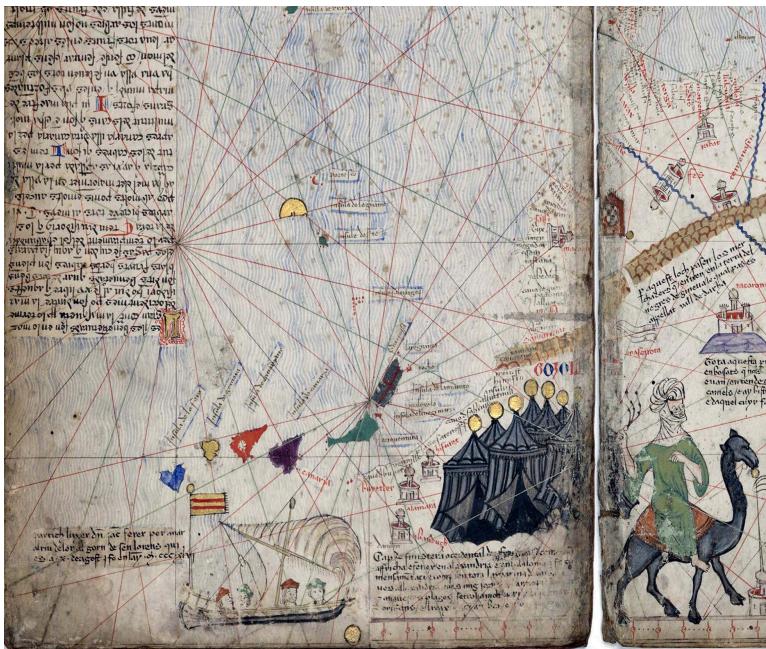


Figura 21: Atlas Catalán. BNF, ms. Espagnol 30. Detalle.

novaciones del Atlas Catalán la encontramos en la representación de toda la costa situada al sur de *Samatimat*, con la desaparición del enorme cabo y la transformación de la irreal línea costera recta hasta el final del pergamo por una imagen mucho más ajustada a la realidad. Una nueva representación visual que mantiene los topónimos *Zamain* (?), *Cavo de No* (cabo Chaunar), *Mejust* (?), *Himisfin* (?), *Ansulin* (?) y *Alluet Null* (Oued Nun) e introduce los novedosos *Cauo de Sabiun* (Tarfaya), *Plages Arenosses* (?), *Vetenille* (?), *Cauo de Buyetder* (¿cabó falso Bojador?), *Butyeder* (¿cabó Bojador?) y por último *Danom* (?), tras el cual vemos una leyenda que empieza «*Cap de Finistera occidental d'Africa. Aci comença Africha e fenex en Alaxandria e an Babilonia (...)*».

Aunque no se dibuja la isla de La Palma, el resto de las islas están representadas de forma muy realista, ubicadas en el sitio que les corresponde y a la distancia correcta del continente africano. De este a oeste, podemos leer *Graciossa* (La Graciosa), *Laregrança* (Alegranza), *Rocho* (Roque del Este), *Insula de Lanzaroto Maloxelo* (Lanzarote), *Insula de livegimari* (Lobos), *Forteventura* (Fuerteventura), *Insula de Canaria* (Gran Canaria), *Insula de Inferno* (Tenerife), *Insula de Gomera* (La Gomera) e *Insula de lo Fero* (El Hierro). Por primera vez, se usa el nombre de *Canaria* para denominar a todo el archipiélago, algo que ya será habitual en la cartografía posterior.

#### 4. CONCLUSIONES

Aunque un trabajo de estas dimensiones no baste para estudiar con la profundidad que se merece los múltiples factores humanos, políticos, económicos, geográficos y ambientales que hay detrás de la navegación de cabotaje practicada en el Atlántico norteafricano, sí nos ha permitido demostrar que mucho antes de que Lanzarotto Malocello dejara su nombre en la famosa carta náutica de 1339, ya existía una sólida red comercial de puertos y fondeaderos que permitía exportar por vía marítima los excedentes agrarios que se producían en los fértiles márgenes de los grandes ríos magrebíes. Si bien los musulmanes habían establecido ya en el siglo XI el límite meridional de su comercio de cabotaje oceánico en el Oued Nun, un pequeño río presahariano situado a 1.000 kilómetros del estrecho de Gibraltar y a casi 300 kilómetros de Canarias, lo cierto es que faltan las pruebas documentales que permitan demostrar que los cristianos del Mediterráneo occidental llegaron tan al sur en sus navegaciones y sólo es posible afirmar con seguridad que en torno al año 1300 ya existían sólidos lazos comerciales entre las plazas oceánicas del norte del Magreb —Anfa, Arcila, Salé, Azzemour, Larache y Safi— y los puertos cristianos del Mediterráneo occidental, que beneficiaron especialmente

un realista trazado costero sobre el que leemos los topónimos *Spartel* (cabo Espartel), *Arzila* (Arcila), *Tussimussi* (Tchemish), *Larax* (Larache), *Moxmar* (Moulay Bousselham), *Mamora* (Mehdía), *Salle* (Salé), *Rotima* (?), *Fadala* (Mohammedia), *Niffe* (Casablanca), *Scissor* (?), *Zamor* (Azamor), *Mesegam* (El Jadida), *Tete* (Moulay Abdallah Amghar), *Teturit* (Jorf Lasfar), *Emender* (?), *Cauo de Contil* (cabo Beddouza), *Saffi* (Safi), *Cux* (Souira Kedima), *Amen* (?), *Mogador* (Essaouria), *Ossen* (cabo Sim), *Taftana* (Tafedna), *Zebedech* (?), *Cauo de Guer* (cabo de Aguer), *Porto Messegino* (Agadir), *Alluet Sus* (Oued Sus), *Messa* (Massa), *Aguilon* (Aglou), *Alganzim* (Gourizim) y *Samatimat* (?). Una de las grandes in-

a Mallorca, una isla que pudo paliar su deficitaria producción de grano con las importaciones del Atlántico magrebí.

La cartografía náutica nos permite subsanar las carencias archivísticas y ofrece una nítida representación visual de la lenta ampliación hacia el sur del espacio comercial cristiano en el Atlántico norteafricano entre los siglos XIII y XIV. El proceso es susceptible de ser dividido cartográficamente en tres grandes fases consecutivas:

- Fase I (ca.1200-1313). La cartografía náutica y la documentación de archivo coinciden al establecer en Safi el límite meridional de la presencia cristiana en el Atlántico magrebí.
- Fase II (1313/1318-1330). En la segunda década del siglo XIII aparecen los primeros topónimos al sur de Safi y ya en la carta de Angelino Dulceti de 1330 se representa el Oued Nun, límite meridional del comercio de los musulmanes.
- Fase III (1330/1339-1375). Los trabajos de Dulceti de la década de 1330 traen los primeros topónimos al sur del Oued Nun, aunque hay que esperar hasta el llamado «Atlas Catalán» de 1375 para ver por primera vez el cabo Bojador.

Una clara secuencia cronológica de descenso a lo largo de la costa norteafricana que permite ubicar con precisión la llegada de Lanzarotto Malocello a las islas Canarias en la cuarta década del siglo XIV, justo cuando los navegantes cristianos han dejado atrás el último puerto de la red comercial musulmana e inician el camino que los lleva al cabo Bojador, un accidente geográfico que solo será superado por Gil Eanes en 1435, cuando la rivalidad entre castellanos y portugueses rompa los límites medievales del mundo conocido.

Un contexto de expansión comercial que difícilmente permite dar al viaje de Lanzarotto Malocello la excepcionalidad que siempre se le ha supuesto y nos inclina a pensar que seguiría la práctica habitual en la zona desde hacía siglos y se mantendría dentro de los límites de la navegación de cabotaje. Aunque sea un personaje poco documentado, no creemos equivocarnos al suponer que su vida no fue muy diferente a las de otras decenas o centenares de cristianos del Mediterráneo occidental que hicieron sus negocios en aguas del Atlántico musulmán entre los siglos XIII y XIV, aunque la suerte quiso que no cayera en el olvido al ser el primer europeo en llegar a Canarias, o por lo menos el único que dejó su nombre en la cartografía náutica de su época.

Nuestro trabajo nos ha permitido ver que la representación cartográfica del Atlántico norteafricano es, ante todo, una imagen de su cambiante geografía comercial. La información manejada forma parte de los conocimientos prácticos sobre la navegación oceánica que se transmiten entre «marineros» atlánticos y mediterráneos presentes en el comercio magrebí<sup>102</sup>, que estos últimos se llevan de vuelta a sus lugares de origen, permitiendo a los cartógrafos plasmar el sistema de puertos y fondeaderos usados por cristianos y musulmanes y los cambios que sufrió a lo largo del tiempo.

¿Se trata de una representación fidedigna de la geografía comercial? Al comparar la toponimia que recogen las fuentes árabes (Figura 1) y la que vemos en toda la cartografía cristiana, independientemente de su carácter práctico o de lujo (Figura 22), surgen dos razones para dar una respuesta afirmativa a la cuestión. En primer lugar, se observa que 23 de los 29 topónimos de época musulmana reaparecen en la documentación náutica cristiana, con mínimos cambios achacables a la transliteración del árabe al catalán y el italiano<sup>103</sup>. En segundo lugar, el uso de la tinta roja y negra por parte de los cartógrafos, repite la alternancia de puertos y fondeaderos que facilitaron a los musulmanes la navegación de cabotaje practicada desde el siglo XI.

La producción de lujo destinada a un público culto va a ir más allá de la simple representación de puertos y fondeaderos, incorporando numerosos elementos decorativos, textuales y geográficos

102 Picard ya apunta que los navegantes cristianos habían aprovechado el sistema y los conocimientos de los musulmanes. PICARD (1997), pp. 415-416: «Il semble difficile d'ignorer la filiation entre l'organisation par les marins musulmans, sur plusieurs siècles, de la route de l'Atlantique, encouragée par une organisation souvent compétente de la part des dynasties successives d'al-Andalus ou du Magreb, et la venue des chrétiens à partir du XII siècle».

103 El mismo fenómeno de transliteración de la toponimia árabe se produce en el Magreb mediterráneo. BRENTJES (2012), pp. 136-138: «In most cases these names were brought to the attention of the chart-makers —directly or indirectly— by people who had learned them in a spoken environment. In some cases, chart-makers may have contacted sailors, merchants, or other visitors to Africa directly».

procedentes de diversas tradiciones culturales<sup>104</sup>. Afortunadamente para nuestro propósito, los cartógrafos supieron diferenciar visualmente esas «intrusiones eruditas», ubicándolas en costas de trazados sinuosos (Carignano), islas de diseños irreales y alejadas en el mar (Dulceti) o trasladándolas al interior del continente (Cresques), sin descuidar el detalle y la precisión en la representación del entramado de comercio marítimo que existía<sup>105</sup>.

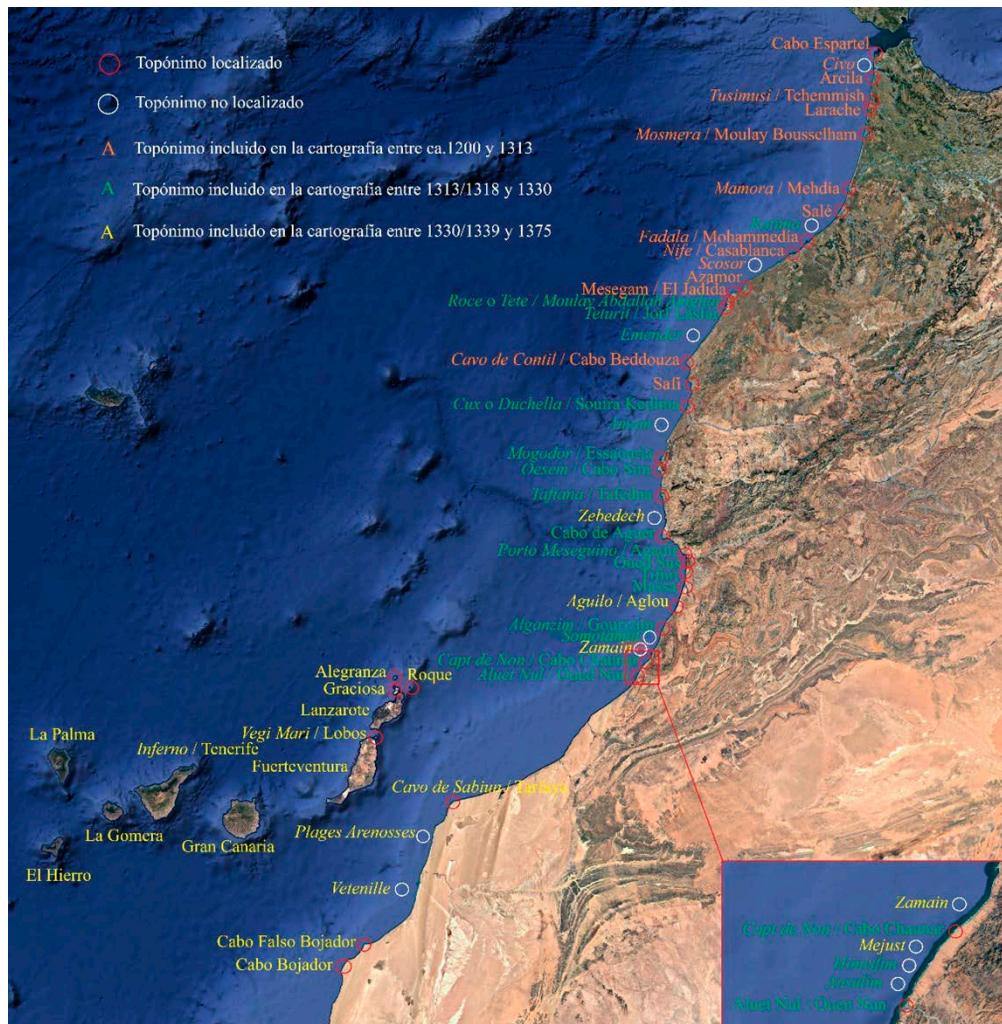


Figura 22: Toponímia de la red comercial cristiana en el Atlántico norteafricano entre ca. 1200 y ca 1375. Fuente: Proyecto Medea-Chart (<https://www.medea-chart.org>)<sup>106</sup>

Digamos por último, que las décadas de intercambios con el Atlántico musulmán habían convertido a los cristianos del Mediterráneo en expertos navegantes oceánicos, por lo que no tuvieron problemas en superar el límite meridional del entramado comercial musulmán y navegar por una costa que no presentaba significativos cambios hasta el cabo Bojador. Una nueva etapa exploratoria

104 Un buen ejemplo del carácter pluricultural de las fuentes empleadas en la cartografía náutica de lujo, lo encontramos en el llamado «Atlas Catalán» de 1375. VAGNON (2021), pp. 160-188.

105 No hay, que sepamos, más estudios sobre otras áreas fronterizas entre la cartografía «comercial» y «cultural», por lo que no sabemos si esa división visual entre una y otra fue una práctica común.

106 Con vistas a poder comparar la red comercial cristiana y la musulmana, damos preferencia al topónimo actual y solo añadimos el nombre medieval en cursiva cuando es significativamente diferente al moderno o si no lo hemos podido localizar. En este trabajo hemos transcritto las numerosas variantes existentes para un mismo topónimo, aunque por cuestiones prácticas aquí solo reproducimos la que se repite más veces.

que se refleja en la cartografía a través de una novedosa toponímia, que ya no deriva de ningún precedente musulmán.

## REFERENCIAS

- ARROYO AMORES, L. (2022). «Comerç entre la Corona d'Aragó i el Magrib a la primera meitat del segle XIII». *Mayurqa* 4, V época, pp. 13-29.
- AZNAR, E., CORBELLA, D., PICO, B. y TEJERA A. (2006). *Le Canarien, retrato de dos mundos. I Textos*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- BILLION, P. (2011). «A Newly Discovered Chart Fragment from the Lucca Archives, Italy». *Imago Mundi* 63 (1), pp. 1-23.
- BONNET REVERÓN, B. (1942). «Las Canarias y los primeros exploradores del Atlántico (conclusión)». *Revista de Historia* 58, pp. 82-89.
- BRENTJES, S. (2012). «Medieval portolan charts as documents of shared cultural spaces», ABDEL LATIFT, R. (eds.) *Acteurs des transferts culturels en Méditerranée médiévale*, pp. 134-146.
- CANALE, G. (1860). *Nuova Storia della Repubblica di Genova, del suo commercio e della sua letteratura*, vol. 3. Firenze: Felice Le Monnier.
- CHERIF, M (1996). *Ceuta aux époques almohade et mérinide*. Paris: L'Harmattan.
- FREITAG, B. (2013). *Hy Brasil: The metamorphosis of an island. From cartographic error to celtyc Elyseum*. Amsterdam-New York: Rodopi.
- GAUTIER DALCHÉ, P. (1995). *Carte marine et portulan au XIIe siècle: le «Liber de existencia rieveriarum et forma maris nostri Mediterranei» (Pise, circa 1200)*. Roma: École Française de Rome.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, R. (2008). «La costa del reino de Granada en la documentación náutica italiana (siglo XIV-XVI)». *En la España Medieval* 31, pp. 7-36.
- HAMY, E-T (1887). *La mappemonde d'Angelino Dulcert* (1339). Paris: Ernest Leroux.
- JEHEL, G. (1995). «Les relations entre Gênes et le Maghreb occidental au moyen âge, aspects politiques et économiques». HAMMAM, M. (edit.). *L'Occident musulmán et l'Occident chrétien au moyen agé*. Rabat: Faculté des Lettres, pp. 107-122.
- LA RONCIERE, Ch. (1896). «Les navigations francaises au XV<sup>e</sup> siecle». *Bulletin de geographie historique et descriptive, année 1895*, pp. 183-213.
- LA RONCIERE, Ch. (1900). *Historie de la Marine Française II. La guerre de cent ans. Révolution maritime*. París: Plon-Nourrit et C<sup>a</sup>.
- LA RONCIERE, Ch. (1925). *La découverte de l'Afrique au moyen âge, Tom. II, Le périple du continent*. Le Caire: Société Royale de Géographie d'Egypte.
- LAGARDERE, V. (1995). «Le commerce des céréales entre Al-Andalus et le Maghreb aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles», HAMMAM, M (coord.). *L'Occident musulman et l'Occident chretien au Moyen Age*. Rabat: Publications de la Faculté des Lettres, pp. 123-150.
- LICATA, A. (2016). *Lanzarotto Malocello. De Italia a Canarias*. Roma: Ministerio de Defensa, Comisione Italiana Storia Militare.
- LÓPEZ, M. A. (2019). «Mercados y espacios económicos en el Mediterráneo occidental: la configuración de un modelo comercial catalanoaragonés en los territorios mariníes (ss. XIII-XIV)». *Asociación Marroquí de Estudios Andaluzes*, pp. 1-15.
- MARINO, N. (1999). *El Libro del Conocimiento de todos los reinos (The book of Knowledge of All the Kingdoms)*. Tempe: Center for Medieval and Renaissance Studies.
- MILLE, J. & FERMON, P. (2017). «A recently discovered portolan chart. Maybe one of the oldest extant? The Avignon chart». *Maps in History* 59, pp. 19-25.
- MOTZO, R. (1947). *Il Compasso di navegare. Opera italiana della metà del secolo XIII*: Prefazione e texto del códice Hamilton 396 a cura di Bacchisio R. Motzo. Cagliari: Università di Cagliari.
- ORTEGA VILLOSLADA, A. (2008). *El Reino de Mallorca y el mundo atlántico, (1230-1349). Evolución política mercantil*. La Coruña: UNED Netbiblio.
- ORTEGA VILLOSLADA, A. (2010). «De cuando los mallorquines navegaron a Canarias: un avance». *Homenaje al profesor Eloy Benito Ruano II*. Murcia: Universidad de Murcia, pp. 601-610.

- PELLEGRINI, S. (2000). «Lazzarotto Malocello: La fama de un mapa náutico», *XIV Coloquio de Historia Canario-Americanana*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 786-799.
- PICARD, C. (1997). *Locean Atlantique musulmán de la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental*. Paris: Maisonneuve & Larose.
- PUJADES I BATALLER, R. J. (2007). *Les cartes portolanes. La representació medieval d'una mar solcada*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, Institut Cartogràfic de Catalunya y Institut Europeu de la Mediterrània.
- PUJADES I BATALLER, R. J. (2023). *Els mapamundis baixmedievals: del naixement del mapamundi hybrid a l'ocàs del mapamundi portolà*. Barcelona: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.
- QUARTAPELLE, A. (2017). «El redescubrimiento de las Canarias en el Anno Domini 1339». *Revista de Historia Canaria* 199, pp. 11-37.
- QUARTAPELLE, A. (2018). «El loco vuelo de los hermanos Vivaldi en 1291». *Revista de Historia Canaria* 200, pp. 227-249.
- QUARTAPELLE, A. (2019). «El almirante portugués Lançarote da Franca, redescubridor de las islas Canarias. Una falsedad del siglo XIX». *Revista de Historia Canaria* 201, pp. 401-419.
- QUARTAPELLE, A. (2023). «El mapa más antiguo de las islas Canarias. El ms 25691 de Angelino Dulceti en la British Library de Londres». *Revista de Historia Canaria* 205, pp. 323-336.
- SERRA RAFOLS, E. (1961). «El redescubrimiento de las islas Canarias en el siglo XIV». *Revista de Historia* 135-136, pp. 219-234.
- VAGNON, E. (2021). «Pluricultural sources of the Catalan Atlas». HIATT, A.: *Cartography between Christian Europe and the Arabic-Islamic World*. Leiden-Boston: Brill.
- VALÉRIAN, D. (2019). *Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval*. Madrid: Casa de Velázquez.
- VERLINDEN, Ch. (1958). «Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries». *Revue Belge de Philologie et d'Histoire* 6 (4), pp. 1173-1209.