

## CAPÍTULO TRES UN HÉROE EN BERBERÍA

**N**o hallaré mejor forma de comenzar este capítulo que relatando la notable conquista de la gran ciudad de Ceuta, famosa victoria que glorificó los cielos y favoreció la tierra.”

Así empieza a narrarnos Gomes Eannes de Azurara, cronista portugués del siglo XV, la toma en 1415 de la ciudadela marroquí enclavada en las costas de Berbería. Esa narración también puede servir para dar inicio a este capítulo, ya que la célebre victoria portuguesa sobre las fuerzas infieles del reino moro de Fez fue el primer paso dado por Europa en África desde los tiempos de Roma. De este modo se inició el descubrimiento de la misteriosa “Etiopía” situada más allá del Sahara, donde se suponía que habitaba el preste Juan.

Que fuera Portugal, uno de los países más pequeños de la Europa medieval, el que indicara a Europa el camino hacia África no es uno de los mayores acertijos de la historia. En aquellos tiempos la población portuguesa sumaba menos de un millón de habitantes. Baste recordar que durante casi siete siglos el país había estado luchando contra los moros. Durante la Reconquista, Portugal, Castilla, Aragón, Navarra y otros reinos cristianos de las Españas expulsaron a los musulmanes del norte africano que habían invadido la península Ibérica. Durante casi todo ese período Portugal también había estado luchando contra Castilla para conservar la independencia que le habían arrebatado al Islam. En 1385, con los moros reducidos a un solo califato en Granada, Portugal obtuvo una sorprendente victoria sobre Castilla en la batalla de Aljubarrota capitaneada por Juan de Avis. En la tregua concertada en medio de las hostilidades, mientras la asombrada Castilla vacilaba en aceptar que aquella derrota ponía fin a sus ambiciones en Portugal, don Juan contrajo matrimonio con Felipa, hija de Juan de Gante. La alianza con Inglaterra simbolizada en este matrimonio solucionó el dilema castellano. En 1411 ambos reinos firmaron un tratado de paz. La pujante dinastía Avis subió al trono

de Portugal. De repente el confiado y triunfante ejército portugués se vio en busca de nuevos mundos que conquistar.

En la crónica, Azurara explica cómo fue que Portugal lanzó al ejército contra África a través del estrecho de Gibraltar. No fue idea de don Juan. Azurara nos dice que para conmemorar la paz con Castilla y mantener ocupada a la inquieta soldadesca, el nuevo rey organizó un magnífico torneo en el que participarían todos los hidalgos del reino y en el que sus tres hijos mayores –los infantes don Duarte, don Pedro y don Enrique– serían armados caballeros. Más adelante Azurara se apresura a añadir que este plan no fue del agrado de don Enrique, el más joven de los príncipes. El infante pensaba que una justa extravagante para ganar los favores de una hermosa doncella no era modo adecuado de que un noble príncipe se convirtiera en caballero. Para él la única vía apropiada exigía poner a prueba las armas en el campo de batalla, en una guerra contra un enemigo meritorio. Como en aquellos tiempos el joven príncipe apenas tenía 17 años, no había podido participar en la guerra contra Castilla. Como Portugal también había hecho las paces con Granada, último baluarte moro en la península Ibérica, los tiempos no parecían brindarle ocasión de dar muestras de valor.

Don Enrique halló la solución. Según Azurara, fue el joven príncipe quien sugirió que, en lugar de organizar un torneo, su padre debía atacar Ceuta. Azurara añade que el rey Juan quedó estupefacto. Nunca le había pasado por la mente idea tan temeraria. Al menos al principio, se opuso con firmeza. Don Enrique demostró ser muy persuasivo. Una y otra vez importunó al padre con nuevos argumentos. Como Ceuta era el puerto desde el que los moros habían invadido la península Ibérica, la conquista pondría coto a las ambiciones del Islam contra las Españas. Como Ceuta también era el puerto desde donde zarpaban los piratas de Berbería, la conquista daría fin a los ataques contra las naves europeas y Portugal quedaría al mando de la porción occidental del Mediterráneo. Como se sabía que Ceuta era una de las ciudades moras más opulentas, la conquista enriquecería la hacienda real mientras que el torneo sólo la agotaría. Por último, don Enrique arguyó que no podía haber empresa más gloriosa para celebrar el ascenso de la dinastía Avís al trono y para utilizar el ejército triunfante que llevando la guerra cristiana contra los moros a la tierra de los infieles. Hasta ese momento los enfrentamientos siempre habían tenido lugar en las Españas.

Azurara nos cuenta que al fin el rey Juan cedió. En el Tajo, cerca de Lisboa, las 33 galeras, 27 trirremes, 32 birremes y 120 pinazas que transportarían a 50 mil hombres de armas y 30 mil marineros fueron agrupándose con gran sigilo. Con arreglo a una bula papal que le concedía todas las prerrogativas e indulgencias de una cruzada, la armada levó anclas en agosto de 1415 para asaltar la fortaleza amurallada de Ceuta.

Cabe imaginar el entusiasmo de quienes combatían en ambos bandos [escribe Azurara]. Fue tal el estruendo de la batalla que muchas personas luego afirmaron que se había escuchado en Gibraltar [...] la cólera de los moros era tal que a veces, incluso desarmados, se arrojaban sobre los cristianos; la desesperación y rabia eran tales que no se rindieron, ni siquiera al verse solos frente a un sinnúmero de enemigos; y muchos de aquellos que yacían por tierra, con las almas medio separadas de los cuerpos, seguían blandiendo las armas cual si fueran a asestar golpes mortales a quienes los habían vencido. En esta conquista el infante don Enrique capitaneó una flota grande y poderosa, y por ser un caballero valeroso luchó todo aquel día en que la ciudad fue arrebatada a los moros [...] el primer capitán real en pisar tierra cerca de las murallas de Ceuta fue aquel de quien escribo y su estandarte cuadrado fue el primero en atravesar las puertas de la ciudad, aunque el propio infante no iba muy a la zaga. Los golpes que ese día asestara al enemigo fueron notables entre todos los demás, ya que durante cinco horas luchó sin dar tregua y ni siquiera el calor, que era mucho, ni la fatiga de semejante esfuerzo lograron inducirlo a apartarse para descansar un rato.

Como precursor y héroe de aquella victoria sobre el Islam que diera a Europa el primer territorio permanente en África durante más de siete siglos, y que Portugal conservaría unos 560 años más, don Enrique recibió justa recompensa. No sólo fue armado caballero del cruento modo que deseaba, sino que también fue investido duque de Viso (principal ducado portugués), maestre de la Orden de Cristo (rama portuguesa de los opulentos y renombrados Caballeros del Temple) y gobernador de Ceuta. Dada la profunda repercusión que esto tendría en el joven príncipe, este último título debe considerarse el premio más valioso.



había edificado sobre siete colinas. Ceuta se extendía hacia las rutilantes playas blancas del azul Mediterráneo en medio del desorden, el lujo y la indolencia. Allí se alzaba la flor y nata de la arquitectura morisca. Hermosas atalayas, macizos arcos y puertas, delicados minaretes, así como palacios y mezquitas con cúpulas recubiertas de pan de oro, adornaban las serpenteantes calles amuralladas. Los bazares rebosaban de joyas, oro, plata, jade, ámbar, marfil, sedas, especias, alfombras, porcelanas, incienso y perlas, mientras que por el puerto iban y venían falúas árabes y galeas genovesas y venecianas. Aquél era el más opulento emporio comercial del Islam en la porción occidental del Mediterráneo, la meta de las grandes caravanas árabes.

Desde hacía mucho tiempo Europa estaba al tanto de las rutas seguidas por las caravanas de Oriente y siempre había codiciado arrebatarlas al dominio de los musulmanes. Algunas rutas daban un rodeo alrededor de Catay y atravesaban las estepas de Asia central para llegar al mar Negro. Otras salían de la India hacia el Golfo Pérsico y desde allí continuaban a través de los valles del Tigris y el Éufrates rumbo a Bagdad o Damasco o subían por el mar Rojo para luego encaminarse a El Cairo y Alejandría. Aquellas caravanas transportaban riquezas fabulosas a los puertos musulmanes de Asia Menor y el norte de África, como Ceuta, por ejemplo. Sin embargo, Europa desconocía la existencia de otro grupo de rutas que también estaban bajo la égida del Islam. Quizá sólo había escuchado vagos rumores acerca de las rutas que cruzaban las candentes y vacías arenas del Sahara desde las tierras de los negros que vivían en Etiopía, Guinea y Sudán, más allá del llamado Nilo occidental, y que transportaban a los puertos moros riquezas tan fabulosas como las de Oriente. Don Enrique también descubrió eso en Ceuta.

El príncipe portugués recorrió los caravasares. Se abrió paso entre hileras de camellos, barbudos mercaderes árabes a lomo de burro y leonados moros vestidos de blanco, entre aquellos azenegues provenientes del lejano Sahara. Se maravilló del revoltijo de tenderetes en los bazares. Pudo ver por sí mismo los valiosos productos traídos por las caravanas llegadas del otro lado del desierto. Las bolsas se abrían para que el sol realizara el seductor brillo del oro en polvo. Pirámides de colmillos de elefante y cuernos de rinoceronte se amontonaban hasta alcanzar la altura de un hombre. Plumas de avestruz asemejaban ramos de flores.



*Príncipe Enrique  
el Navegante.*

Pieles de orice se extendían sobre los escudos guerreros. Había pimientos malagueta y pieles de gatos de algalia. También se veían lastimeros grupos de negros que aguardaban para ser vendidos como esclavos.

Las constantes preguntas hechas a mercaderes árabes, conductores de camellos, negros cautivos y comerciantes bereberes le permitieron conocer de los reinos de Malí, Ghana y Songhai. Esos productos magníficos venían de las ciudades reales de Tombuctú, Gao y Cantor. Una hilera de oasis atravesaba el desierto y permitía comerciar con aquellos sitios tan lejanos. También supo del modo en que se realizaba el intercambio una vez que las caravanas llegaban allí. Así fue como oyó hablar del *comercio silencioso*. Herodoto fue el primero en mencionarlo y aseguró que los cartagineses lo habían practicado. Aloísio de Cadamosto, joven mercader y aventurero veneciano que luego se pusiera a las órdenes de don Enrique, nos cuenta de ello en la crónica que escribiera en el siglo xv.

El príncipe supo que en lo profundo del Sahara, a muchas semanas de distancia de Ceuta, en un oasis llamado Taghaza, había minas de sal gema. Los moros bereberes que habitan la región son quienes extraen

la sal. La cargan en camellos y andan cuarenta días hacia el sur. Yendo de un oasis a otro atraviesan el desierto de Tombuctú, en las costas del Nilo occidental, y allí se la venden al rey de los negros a cambio de oro. Se sabe que aquel rey de Tombuctú no es el dueño del oro que cambia por sal. El rey hace preparar bloques de sal que sus hombres trasladan en la cabeza. De este modo la sal sigue avanzando hacia el sur hasta llegar a la tierra de los wangaras. Los wangaras nunca se dejan ver, aunque se afirma que tienen cabeza y cola de perro. La sal se pone en el suelo. Los hombres que la han transportado hasta allí se ocultan tras encender una fogata. Cuando los wangaras ven el humo, primero se cercioran de que los hombres de Tombuctú están bien alejados. Se acercan a la sal y junto a cada bloque depositan el equivalente en oro. Luego también ellos desaparecen. Es entonces cuando los hombres de Tombuctú regresan. Miran el oro y, si consideran que el precio ofrecido por la sal es justo, lo toman y se marchan. Si les parece que hay muy poco oro, no tocan ni el oro ni la sal y se retiran. Los wangaras regresan y recogen la sal cuyo equivalente en oro ha sido aceptado. Cuando no es así, añaden más oro. Este proceso continúa hasta que al fin ambas partes quedan satisfechas y la cantidad de oro entregada equivale a la cantidad de sal recogida. “Hay absoluta probidad de ambas partes. No se toca el oro hasta que equivalga al valor de la sal ofrecida a cambio, y no se toca la sal hasta que se ha tomado el oro”, escribió Herodoto respecto de este *comercio silencioso*.

No todo lo que le dijeron a don Enrique en Ceuta era cierto ni verosímil. El infante comprendió que había muchas invenciones. Era tan evidente que en todo ello había un ápice de verdad que, según Azurara, esto sirvió para fortalecer su determinación de llegar a aquellas tierras que se extendían más allá del Sahara, de reanudar la búsqueda del reino del preste Juan.

El príncipe Enrique jamás abandonó por entero la idea de llegar allí arremetiendo de frente contra el Islam. El celo de las cruzadas, el temperamento guerrero, el odio a los infieles que lo había impulsado a instigar la conquista de Ceuta nunca lo abandonaron por completo. A cada rato tomaba parte en las campañas portuguesas contra el reino de Fez. Tenía esperanzas de arrebatarse a los moros el monopolio de las rutas de caravanas que atravesaban el Sahara, abriendo así el camino hacia el rey y sacerdote cristiano que vivía en el África negra. Pronto

debe de haber comprendido que éste sería un camino inútil. La toma de Ceuta no había hecho mella en el dominio de los moros en el norte de África, y los ataques lanzados más adelante contra Tánger y Arzila habían terminado en descalabros. Es muy probable que poco después de la conquista de Ceuta, cuando aún visitaba con regularidad la ciudadela marroquí, don Enrique ideara un plan para evadir el flanco del Islam descendiendo por la costa atlántica de África, evitando el Sahara dominado por los musulmanes y luego avanzando tierra adentro hacia el reino del preste Juan. Dedicaría la vida a la audaz empresa por la que los historiadores de tiempos posteriores lo llamarían Enrique el Navegante.

[Azurara nos dice que] Este noble príncipe era de mediana estatura, un hombre corpulento de extremidades largas y fuertes y abundante cabellera; era blanco de piel, aunque las fatigas y batallas de la vida le cambiaron el color con el paso del tiempo. Para aquellos que lo veían por vez primera era de apariencia severa; cuando se dejaba arrastrar por la ira, el semblante se volvía aterrador. Tenía una mente muy poderosa y agudísima inteligencia. El deseo de llevar a cabo grandes hazañas no tenía parangón.

Se debate mucho acerca de cuáles eran en realidad las grandes hazañas que Enrique deseaba emprender. Los historiadores han afirmado que no sólo trató de llegar a la Etiopía del preste Juan bajando por las costas de África occidental, sino que además circunnavegó el continente africano abriendo así la ruta marítima a las Indias. Irrumpió en el opulento mercado de Oriente y fundó un imperio portugués en ultramar. Nadie duda de que a la larga ésas fueron las consecuencias directas de la aventura que iniciara. A pesar del deseo de ensalzar las virtudes y los logros del príncipe, Azurara no menciona ninguno de estos propósitos. Sólo reseña los siguientes: 1) “Hallar al señor o rey cristiano, fuera de este reino, que por amor a Nuestro Señor Jesucristo, estaba dispuesto a ayudarlo” en las guerras contra los moros; 2) “aumentar la santa fe en Nuestro Señor Jesucristo y llevar ésta a todas las almas deseosas de salvación”; 3) descubrir “el poderío de los moros de esta tierra de África [...] porque todo hombre prudente está movido por el deseo de conocer la fuerza del contrincante”; 4) saber “si en estos territorios hay [...] cualesquiera bahías

adonde los hombres pudieran adentrarse sin peligro para que pudieran traer de regreso al reino muchas mercaderías [...] y asimismo llevar a estas regiones las mercaderías del reino”; y 5) saber “qué tierras se extienden más allá de las islas Canarias y un cabo llamado Bojador”.

Para la Europa medieval esos fines eran de una inmensa osadía. La idea misma de navegar por el Atlántico más allá de cabo Bojador resultaba demencial. Si el corazón de África era en aquellos tiempos un misterio maravilloso e inexplorado, al menos se creía que allí maravillas y terrores aguardaban por igual a los valientes aventureros. Por el contrario, el océano Atlántico, que era tan desconocido como África por aquellos tiempos, sólo albergaba espantos y terrores en la imaginación medieval.

Es harto probable que ello no siempre fuera así. En las historias de Herodoto hallamos el relato de unos marineros fenicios enviados por el faraón Neco II. Alrededor de 600 a.C. la expedición suponía haberle dado la vuelta a África deslizándose hacia el sur por el mar Rojo. Los marinos regresaron tres años después a través de los Pilares de Hércules, luego de haber cruzado el Atlántico sin percance alguno. Herodoto también nos cuenta de un cierto Sataspes, noble persa que accedió a navegar alrededor del continente a fin de escapar a la sentencia de muerte dictada por Jerjes. Aunque no lo logró, el hecho de que estuviera dispuesto a intentarlo indica que en aquellos tiempos el Atlántico no se consideraba un mar intransitable. Asimismo, Plinio deja constancia de las hazañas de Hannón, almirante cartaginés que en 450 a.C. descendió por la costa atlántica de África hacia una región que parece haber sido Senegal, donde “salvajes con los cuerpos cubiertos de pelo” apedrearon las naves. Estrabón nos cuenta de Eudoxio de Cícico, navegante griego que alrededor de 130 a.C. descubrió la proa de un barco de pesca gaditano en las costas de África oriental. De ello infirió que una embarcación podía navegar desde España y dar la vuelta al continente sin afrontar ningún peligro particular en el Atlántico.

En tiempos del príncipe Enrique las tradiciones de los antiguos se habían perdido o ya nadie creía en ellas. La gente albergaba grandes dudas acerca de que África estuviera rodeada de océanos y de que fuera posible navegar a su alrededor, concepto en el que se basaba una gran parte de esa antigua tradición. Desde el siglo II la geografía de Claudio Ptolomeo había ejercido una influencia abrumadora y restrictiva en los

geógrafos. En aquella elegante y simétrica visión ptolomeica del mundo promovida por la Iglesia, Jerusalén se hallaba en el centro de la tierra. África no era una isla continental sino una gran masa de tierra que se extendía hacia el sur hasta los confines de la tierra para unirse a la actual Antártida.

Desde los días de los marineros fenicios enviados por Neco, de Hanón, de Satespes y de Eudoxio no había habido más expediciones oceánicas con suficiente intrepidez como para demostrar que Ptolomeo estaba errado. Es cierto que desde el siglo VII los árabes habían estado zarpando del mar Rojo. Luego daban la vuelta al cabo Guardafuú y se adentraban en el océano Índico para llegar a la costa oriental de África, pero Europa no sabía nada de esos viajes. Tampoco los árabes se aventuraron en los mares al sur de Madagascar, asolados por los monzones, por lo que ni siquiera ellos tenían pruebas fehacientes de que los océanos Atlántico e Índico se unieran en el extremo meridional del continente.

Los conocimientos geográficos referidos a la costa occidental de África eran incluso más imprecisos. Los grandes marineros europeos de la época procedían de las ciudades-Estado italianas de Génova, Venecia, Pisa y Amalfi. Habían aprendido el arte de la navegación en el “comercio de transporte”. A través del Mediterráneo trasladaban a Europa las riquezas de Oriente desde los puertos musulmanes del mar Negro y la costa de Berbería. Por estar todo el tiempo en contacto con estas riquezas, muchos intentaron tomar un atajo para alcanzar las rutas de las caravanas árabes y llegar a Oriente a través del Atlántico. Tenemos noticias de un cierto Lanzarote Malocello, que supuestamente navegó hasta las islas Canarias en 1270. En cierto sentido Malocello volvió a descubrirlas, aunque al ver el Atlántico perdió el coraje y regresó. En esos tiempos se creía que las Canarias eran las islas Afortunadas de la mitología griega. Se afirma que en 1281, o quizás en 1291, las galeras genovesas de Teodisio Doria y de los hermanos Vivaldi zarparon “para dirigirse por mar hacia los puertos de la India para comerciar allí”. A todas luces siguieron la ruta de Malocello y nunca más se tuvo noticias de ellos. Puede haber habido intentos similares en años posteriores. Se supone que una galera portuguesa visitó las Canarias en 1341, que un barco catalán procedente de Mallorca se perdió en 1346 luego de cruzar el cabo Bojador y que una embarcación francesa llegó al cabo en 1402. No se tiene noti-

cias de que ninguno de ellos avanzara más allá. Como afirma Azurara, “hasta esa fecha nadie sabía, por escrito o por memoria de hombre, lo que pudiera haber más allá de este cabo”.

En general se creía que más allá de aquel cabo se extendía el Mar Tenebroso. En la imaginación medieval ésta era la región del pavor absoluto. En los mapas de la época vemos que era un sitio de monstruos y sucesos monstruosos. Los cielos vomitan fuego líquido y las aguas hierven. Feroces tempestades, olas gigantescas y espantosos remolinos hacen estragos. Rocas en forma de serpiente e islas semejantes a ogros acechan a los marineros. La gigantesca mano de Satanás se alza desde las profundidades insondables para atrapar al hombre, y allí la venganza divina lo volverá negro de rostro y de cuerpo por tratar de arrancar el secreto prohibido. Aunque el hombre lograra sobrevivir a estos peligros espantosos y pudiera continuar la navegación, llegaría a un mar oscuro. Allí se perdería para siempre en los vapores y el cieno de los confines del mundo.

El hecho de que a pesar de la espantosa visión que se tenía del Atlántico el príncipe Enrique estuviera dispuesto a navegar más allá del cabo Bojador nos da la medida de la audacia de esta aventura. Que pensara hacerlo en el primitivo estado en que se hallaba el arte de la navegación nos permite calibrar mejor la extraordinaria temeridad del proyecto.

Debemos recordar el tipo de embarcaciones existentes en aquellos tiempos. Las galeras eran buques mercantes de tres palos impulsados a golpe de remo que los italianos empleaban en el acarreo de mercancías. Las galeras eran demasiado frágiles para adentrarse en el Mar Tenebroso y, como requerían de una gran dotación de remeros, no podían llevar suficientes provisiones para la larga travesía oceánica. Luego estaban las naos y barcas de la flota portuguesa. Las primeras eran buques de carga de mucha manga que se empleaban en el comercio con Inglaterra. Las segundas se usaban para pescar en los bancos de arena del Atlántico frente a las costas ibéricas. Ambos tipos de embarcaciones tenían un solo palo, aparejo redondo y eran bastante fuertes como para resistir las inclemencias del tiempo y las aguas del Atlántico. El problema estribaba en que resultaban torpes a menos que llevaran viento en popa. No era posible virarlas ni estaban bien preparadas para resistir vientos de sotavento. Además debían refugiarse de tormentas y vientos en contra. Los portugueses también habían ideado el barinel, que combinaba

la vela con aparejo redondo de la barca con los remeros de las galeras, aunque en el caso de los largos viajes oceánicos aunaba las deficiencias de ambos tipos de embarcaciones. También estaba la falúa árabe, aunque se la veía sobre todo en la porción oriental del Mediterráneo. La falúa llevaba vela triangular, aparejo latino y mástil inclinado, a imitación de los *dhow*s que surcaban el océano Índico. Podía navegar más cerca del viento que ninguna otra embarcación de aparejo redondo, aunque era demasiado liviana para los rigores del Atlántico.

Cualquiera que fuese la embarcación, navegar en aquellos días significaba bordear la costa. En muy pocas ocasiones los capitanes se aventuraban a alejarse mar afuera. Cuando lo hacían sólo era por períodos muy cortos y en aguas con las que estuvieran muy familiarizados. Los equipos y los conocimientos náuticos eran muy deficientes. No había medios para determinar la longitud. Si bien ya existía el astrolabio, que calcula la latitud a partir de la altura de la estrella Polar por encima del horizonte, no se conocía con precisión la extensión del grado de latitud. Ya estaba en uso el compás, que los árabes habían llevado a Europa desde China. El valor del compás estaba limitado a las cartas de navegación que indicaran la orientación entre hitos visibles y no podía emplearse en altamar, donde los pilotos tenían que apoyarse en la estimación.

La costa atlántica de África planteaba enormes problemas de navegación a este tipo de embarcaciones y equipos náuticos. Las corrientes que bajaban desde Portugal así como los alisios del nordeste favorecían el viaje mar afuera. El problema estribaba en la naturaleza del litoral que debía bordear la embarcación. La costa del Sahara era una candente tierra baldía que, según los conocimientos de la época, podía extenderse hasta el infinito. La costa brindaba escasos fondeaderos adecuados. No había ni agua ni comida. El litoral se volvía traicionero por los bajíos, corrientes y vientos impredecibles de los que no existía mapa alguno.

Estos problemas eran de menor importancia en comparación con los que aguardaban al marinero que albergara esperanzas de regresar con vida. Ahora tendría que navegar *con* la corriente y *contra* el viento. Las naos y barcas eran bastante sólidas como para aventurarse al viaje, pero las velas de aparejo redondo no podían hacer resistencia a vientos y corrientes y regresar a la patria siguiendo la misma ruta de la ida. En realidad sólo había una manera de volver a Portugal luego de dejar atrás el cabo

Bojador. Para ello había que alejarse mucho de la costa africana y describir un gran arco hacia el centro del Atlántico para aprovechar los vientos del oeste y la corriente que fluía hacia el este. Eso requería mucho valor. Era menester navegar mar afuera durante varios días y a veces hasta varias semanas. Había que surcar un mar desconocido desprovisto de sólidos medios de navegación.

Aunque los marineros no temieran los legendarios terrores del Mar Tenebroso, tenían razones suficientes para temer los verdaderos terrores del océano. Sin embargo, cuando el príncipe Enrique les pidió que se hicieran a la mar, terminaron por zarpar hacia el Mar Tenebroso.