

TEXTOS ARABES DE VIAJES POR EL ATLANTICO

POR
JUAN VERNET

I. ALCANCE DE ESTE ESTUDIO

§ 1. Desde la monografía de J. J. Costa de Macedo ¹ hasta hoy se han ido acumulando una serie de textos y noticias etnológicas que permiten adivinar, ya que no conocer, las relaciones de los árabes con el Atlántico.

§ 2. Algunos de ellos, sumamente fantásticos, no serán tenidos en cuenta aquí. Me refiero a los que aluden, por ejemplo, Muṣṭafā al-Šihābī ² o Šabrī Farīd al-Badīwī ³, muchos de los cuales me parecen tan imaginarios como la gacetilla que sobre el diario de un marino árabe, compañero de Colón, se pretende haber descubierto en Trinidad ⁴.

¹ J. J. Costa de Macedo *Memoria em que se pretende provar que os Arabes não conhecerão as Canarias antes dos Portuguezes* (Lisboa, 1844)

² Muṣṭafā al-Šihābī *Al-Ḥuǧrāfiyyūn al-ʿarab* Colección Iqra', núm. 230 (El Cairo, 1962), pp. 32-38. Algunos de los datos se han recogido en la obra de Badīwī

³ Šabrī Farīd al-Badīwī *Iktūšaj al-ʿarab Amerīka qabla Kristūf Kūlūmb* (Damasco, 1967). Transcribe alguno de los textos que más abajo traduciré, y rastrea su pista (en especial en la navegación de 1307) en la literatura árabe oriental. Aporta citas tomadas de distintos periódicos o revistas («Allgemeine Zeitung», «Newsweek») que han aludido al descubrimiento de tribus aborígenes americanas que presentan creencias religiosas (ayuno de un mes al año) o costumbres que recuerdan las árabes, así como una reseña de las comunicaciones sobre el tema, en especial las de tipo histórico-botánico presentadas en el congreso de la American Oriental Society en 1961 (cf. p. 14 en que traduce la gacetilla de «Newsweek», 10-4-1961).

⁴ «Al-Adīb» 36,11 (1959), 62 insertó la siguiente gacetilla: «En la isla de Trinidad se ha descubierto el manuscrito árabe que escribió el marino Mūsā b. Sātir».

§ 3. A este mismo tipo de trabajos de divulgación pueden referirse estudios como el de Yūrŷ Liyān⁵. De tipo distinto y más erudito son los de L. Outhwaite⁶ y, sobre todo, los de Raymond Mauny. Los numerosos trabajos del segundo, publicados en general en la década de 1950-60, se integraron armónicamente en su tesis complementaria *Les navigations médiévales sur les côtes sahariennes antérieures à la découverte portugaise*⁷ que debe reaparecer, ampliada, uno de estos días por la casa parisiense Fayard. El trabajo de Serra Rafols *Los árabes y las Canarias prehispanicas*⁸, entra de lleno en nuestro tema, puesto que en él se recopilaron, con ayuda de don Emilio García Gómez en la parte filológica, los textos árabes que se refieren a las islas. A continuación damos la traducción de unos textos árabes medievales que se refieren a navegaciones atlánticas, ordenados cronológicamente. Dejamos al margen, intencionadamente, otros, sumamente fantásticos y como tales considerados por Serra Rafols; y en cambio incluimos algunos poco conocidos en el año 1949. En determinados casos, y por necesidades del estudio crítico que sigue a nuestra antología, introducimos textos ajenos al Atlántico y omitimos, siempre, los pasajes de autores literarios (poetas de corte, etc.) que ocasionalmente se interesaron por el tema⁹.

uno de los marinos arábigo-andaluces que acompañaron a Colón en el viaje del descubrimiento de América. El manuscrito describe la capitulación de Málaga y Granada y las desgracias que habían alcanzado a los árabes andaluces».

⁵ Yūrŷ Liyān *Al-Atlantidā hiya Amīrikā al-ŷanūbiyya Mawdūʿu taʿrīḡi-yugrafi* «MMIA», 28, 1 (1953), 34-44.

⁶ L. Outhwaite *The Atlantic* (Nueva York, 1957)

⁷ Centro de Estudios Históricos Ultramarinos (Lisboa, 1960) La mayoría de las monografías previas de Mauny aparecieron en BIFAN y «Hespéris»

⁸ «Revista de Historia», 15, 23 (1949), 161-177.

⁹ Para este último caso puede manejarse de primera intención el libro de Henri Pérès *La poésie arabe andalouse au siècle XI* (Paris, 1953), pp 212-218, véase, por ejemplo, también al-Makkari *Analectes sur l'histoire et la littérature des Arabes d'Espagne*. Ed. Dozy (Leiden, 1861), II, 450 (Ibn Hānī, tawīl, *iyā*), y II, 298 (Ibn Darrāŷ, tawīl *anā*, 17 versos sobre un temporal al ir a Almería)

II. TEXTOS Y COMENTARIOS CRÍTICOS

a) *Siglos IX y X. Jašjāš el Marino*

§ 4. Este personaje llamó la atención de E Lévi Provençal¹⁰. Lo cita apoyándose en el *Muqtabis*¹¹, año 859, en que, junto con Markasiš b. Šakūh, recorre el Atlántico para interceptar una flota normanda; al-°Uḍrī¹² nos lo presenta como tomando parte en la campaña en la defensa de Algeciras, frente a aquéllos, y dice, en un texto que nos ha llegado corrupto¹³ «Los normandos navegaban en cuarenta barcos. Les salió al encuentro la flota del emir Muhammad dirigida . sbš (*sic*) b. Kašūh y Jašjāš el marino . Jašjāš e Ibn Kašūh [¿ por Ibn Šakūh ?] los atacaron y quemaron dos naves ... de los *maġūs* con todo lo que contenían. Entonces los infieles se enardecieron [ħmy^r] y allí encontraron el martirio Jašjāš y muchos de los musulmanes que le acompañaban. Las naves de los *maġūs* siguieron su ruta hasta alcanzar los muros de Pamplona (*sic*) y causaron daños (asābū) a García b. Wanniqūh, señor de Pamplona, quien se libró de ellos »¹⁴.

§ 5. Sin embargo, a pesar de que al-°Uḍrī nos da como fecha de su muerte el 859, Jašjāš figura aún citado por el *Muqtabis* en el año 889 (edición de Antuña, p. 88 = fol. 67a. del ms.) con motivo de la fundación de Pechina: «Salieron al encuentro de sus vecinos, los árabes de gassān, los jefes de los dos mares Entre esa multitud que iba al encuentro de Sawār se encontraba Sa°īd b Aswad, Jašjāš,

¹⁰ E Lévi-Provençal *Historia de la España musulmana hasta la caída del califato de Córdoba (711-1031 de J C)* (Madrid, 1957), pp 227 y 257, nota 111. Reitera lo que aquí expone en sus *Instituciones, vida social e intelectual* (Madrid, 1965), p 208 y nota 39

¹¹ Edición de Antuña (París, 1937), p 88

¹² Sobre este autor arabigoespañol (m 1085), cf. J Vernet, *Un texto nuevo e importante para la Historia de la España musulmana hasta el siglo XI.* (RIE), 13 (1965-66), 17-24

¹³ Edición de °Abd al-°Azīz al-Ahwānī (Madrid, 1965), p 119

¹⁴ Este texto constituye, en lo que se refiere a la expedición contra Pamplona, una interpolación. Es prácticamente imposible que los normandos pudieran remontar el Ebro con sus barcos hasta alcanzar Navarra.

su hijo, Muhammad b °Umar b Aswad, hijo de su hermano (°Umar b Aswad fue el fundador de la mezquita de Pechina) ..»¹⁵.

§ 6. Así —prescindiendo de entrar en la fecha de la muerte de nuestro hombre— llegamos al texto decisivo, que debe pertenecer a la segunda mitad del siglo IX y que nos conserva Ibn °Abd al-Mun°im al-Ḥimyarī en el *Rawd al-mu°tār*¹⁶.

«Jašjāš, uno de los jóvenes de Córdoba¹⁷, se puso de acuerdo con un grupo de amigos, equiparon unos barcos, embarcaron y penetraron en el Océano. Estuvieron ausentes cierto tiempo. Luego regresaron con mucho ganado y trajeron noticias maravillosas».

§ 7. El texto de °Abd al-Mun°im, siguiendo con esa noticia, añade:

«Pero sólo se navega por ese Océano la parte contigua a Occidente y al Norte, es decir, desde los confines del país de los negros hasta Bretaña. Esta es una gran isla [o península] que se encuentra en los confines boreales. En el Océano hay seis islas, enfrente del país de los negros, que se llaman al-Jālidāt. Nadie sabe lo que hay más allá. Al hablar de Lisboa, si Dios quiere, aportaremos un relato, más largo que éste, de quienes penetraron en el Océano».

§ 8. El polígrafo al-Mas°ūdī, en sus *Praderas de Oro*¹⁸, nos da un pasaje en que rezuma el mundo clásico, Eudoxo de Cízico¹⁹ y Posidonio de Apamea²⁰. Dice refiriéndose a las invasiones normandas de al-Andalus:

«Antes del año 913 llegaron a al-Andalus buques desde el mar (Océano) con miles de personas que saquearon sus costas. Las gentes de al-Andalus aseguran que son los *ma°jūs* que caen de repente

¹⁵ Identificaciones según E. Lévi-Provençal *Rawd al-mu°tār* (ed y trad. Leyden, 1938), p. 36, nota 3.

¹⁶ Ed. E. Lévi-Provençal (Leyden, 1938) núm. 24 (p. 29 del texto árabe/36 de la traducción francesa). Sobre este autor (m. 1494), véase el artículo s. v. de T. Lewicki en *2E J*, III, 697-698.

¹⁷ Ed. Lévi-Provençal *Rawd*, p. 36, nota 3, lo identifica, con razón, con el Jašjāš de Pechina.

¹⁸ Edición de El Cairo, 1958, vol. 1, p. 163 (vol. 1, pp. 365-366 de la ed. y trad. de Barbier de Meynard y Pavet de Courteille (París, 1861), revisada por Ch. Pellat, p. 147-148) (París, 1962).

¹⁹ Sarton *Historia de la ciencia. La ciencia antigua durante la Edad de Oro griega* (Buenos Aires, 1965), IV, 433.

²⁰ Cf. Sarton *Introduction to the History of Science*, I (Baltimore, 1927), 204.

sobre ellos, procedentes del mar, cada doscientos años. Proceden de un golfo [el Cantábrico] que se abre en el Océano y que no es el golfo [de Cádiz] en el que está el faro de bronce. Yo creo —pero Dios es más sabio— que es un golfo que va a parar al mar de Azov y al mar Negro; que esas gentes son los rusos —de los cuales hemos hablado antes en este libro—, puesto que sólo ellos pueden atravesar el mar de Azov y el Negro y salir al Océano²¹. En las cercanías de Creta se han encontrado tablones de plátano atados con fibras de cocotero procedentes de barcos que habían naufragado y a los que las olas habían arrojado en esos parajes²². Pero estos ensamblajes sólo se hacen en el Indico, puesto que los buques del Mediterráneo y del mar de los árabes²³ se ensamblan con clavos. En los buques del Océano Indico no se utilizan clavos, ya que las aguas del mar los corroe y los debilita²⁴. (*lianna mā'a al-bahr ŷudūbu-l-ḥadīd fataraqa al-masāmīr fī-l-bahr wa-tud'ifu*) Esto obliga a los constructores a unir dos tablones con fibras a las que se impermeabiliza (*watuliyat*) con grasa de alquitrán (*nūra*). Todo esto indica —pero Dios es el más sabio— que esos mares se comunican y que el mar, más allá de China y Corea bordea el país de los turcos y va a unirse con los mares de Occidente en uno de los golfos del Océano Periférico (*Ūqiyānūs al-Muḥīt*)».

§ 9. A mediados del siglo x un marino persa de Rām Hurmuz (912-1009) compuso un libro titulado *Kitāb 'aṣḥā'ib al-Hīnd* (libro de

²¹ Aquí parece encontrarse el eco (¿procedente de fuentes chinas?) de la exploración que Patrocles (siglo III a. C.), funcionario seléucida, realizó en la zona del Caspio y sería el más antiguo precedente de los futuros mapas en T y del comentario hecho por Abū Hayyān al pasaje coránico (18, 59/60) que nos habla de *ma'ymā' al-bahrayn*.

²² Este pasaje es paralelo a aquel en que Eudoxo de Cízico narra haber encontrado, en su segundo viaje a la India, la proa de un barco de Cádiz en el Indico, lo cual probaría que los gaditanos habían circunnavegado África. Cf. *Fontes Hispaniae Antiquae* Ed. y trad. Adolfo Schulten. Fascículo VI. Estrabón *Geografía de Iberia* (Barcelona, 1952), pp. 30-31.

²³ Cf. A. Mez *El renacimiento del Islam* Ed. Maestre (Madrid, 1936), páginas 595-608, G. F. Hourani *Arab seafaring in the Indian Ocean* (Princeton, 1951), p. 92 y ss. Este procedimiento técnico parece ser de invención fenicia y haber dado la hegemonía del Mediterráneo a sus naves.

²⁴ O «atrae», cf. *Mil y una noches*, noche 14. La misma explicación da al-Mas'ūdī unas líneas más abajo para poner de manifiesto la presencia de ambar en las costas de Siria.

las maravillas de la India)²⁵, en que narra distintos viajes por mar realizados en la línea regular entre Persia (Sīrāf) y China (Cantón). En una de ellas (pp. 23-26) se narra el caso de un polizón gaditano que salió de su escondite al oír el barullo del puente en medio de un temporal para informarse de lo que ocurría. Los pasajeros quedaron extrañados de que no lo supiera y le replicaron

«¿Es que tú no estás con nosotros? ¿No ves el aspecto pavoroso del mar y de las olas, la oscuridad de la atmósfera que no permite ver de día ni de noche ni al Sol ni a la Luna ni a las estrellas por las que nos guiamos? Vamos a entrar en el hemisferio Sur²⁶ y van a cebarse en nosotros los mares y las olas. Pero lo que más nos preocupa es ese fuego hacia el cual nos dirigimos y que llena todo el horizonte. Preferimos morir ahogados antes que quemados. Hemos pedido al piloto que cambie el rumbo para que, en el instante supremo, no veamos a nuestros compañeros, para que perezcamos ahogados, pues de lo contrario, moriríamos quemados, viéndonos unos a otros y oyendo el chasquido del fuego en la carne de nuestros vecinos.

»El andaluz dijo —Llevadme ante el piloto. Le llevaron y le saludó en hindú. El piloto, asombrado, le preguntó: —¿Quién eres? ¿Eres un comerciante o perteneces al séquito de alguno de ellos? ¿Quién te embarcó y dónde están tus mercancías? Respondió: —Embarqué empujado por la multitud en la misma noche en que os hicisteis a la mar. Me refugié en un rincón del barco. Inquirió: —¿Dónde comes y bebes? Contestó: —Los marineros ponen cada día, cerca del lugar en que me oculto, un plato de arroz mantecoso y una jarra de agua para las palomas mensajeras²⁷. De eso me alimento. Mis mercaderías son pellejos y dátiles.

»El piloto se admiró de lo que oía, mientras que los pasajeros, olvidando sus sollozos, se iban reuniendo a escuchar, y los marineros, siguiendo las órdenes del voceador, arreglaban el aparejo del

²⁵ Sobre el autor, cf GALS, I, 409; J. W. Fuchs v en ²EI, I, 1398. El texto fue editado por P. A. van der Lith y traducido al francés por M. Devic (Leiden, 1883-1886). Una reciente traducción francesa de J. Sauvaget figura en el *Memorial* que se dedicó a éste (Damasco, 1954), 188-300.

²⁶ Es decir, vamos rumbo al Sur, buscando el cénit de Cánope (Suhayé). Esta estrella en el año 900 tenía las siguientes coordenadas $\alpha = 89^\circ$, $\delta = 52^\circ$ S.

²⁷ Cf. Mez —*El renacimiento*, p. 598.

buque, las velas Así se enderezó el rumbo. El jeque preguntó. —Piloto, ¿qué les ocurre a esas gentes que no dejan de llorar y gemir? Respondió. ¿No ves que aún no han perdido el miedo a los mares, a los vientos y a las tinieblas? Pero lo peor es que nos dirigimos hacia ese fuego que llena el horizonte. He recorrido este mar desde antes de la pubertad con mi padre que había pasado en él toda la vida. Ahora tengo ochenta años y no he oído hablar de nadie que haya pasado por este lugar²⁸ o que de él tuviese noticia. El jeque gáditano exclamó. —¡No hay peligro ni temor! ¡Estáis a salvo! Esto es una isla rodeada de arrecifes en los que rompen las olas del mar que rodea la tierra y que por la noche aparenta ser un fuego terrible que asusta al ignorante²⁹. Este espejismo desaparecerá en cuanto salga el sol por la mañana. todo volverá a ser agua. Este fuego se ve desde la costa de al-Andalus y yo he pasado³⁰ una vez a su través. Esta será la segunda».

b) *Siglo XI. Los Magruinos. La pesca de ballenatos.
Las Afortunadas*

§ 10. Al-Idrisī (m 1166) nos refiere en su *Nuzhat al-muštāq fi ājtirāq al-afāq*³¹ la siguiente navegación, que podemos situar en la primera mitad del siglo XI:

²⁸ J. Vernet *Influencias musulmanas en los orígenes de la cartografía náutica* BRSG 89 (1953), 35-62, cree que el barco se encontraba en ese momento en las inmediaciones de Filipinas.

²⁹ Cf G Sarton *Is Buzurg's description of the phosphorescent sea c 953 the first of its kind?* En «*Isis*» 39 (1948), 235, 41 (1950), 198; E Newton Harvey *Early descriptions of the phosphorescent sea* En «*Isis*» 42 (1951), 142-143, 307. El mismo fenómeno se describe en los *Ajbār al-Šīn wa-l-Hīnd* (ed y trad de J Sauvaget, París, 1948), 10 «Y en ese mar, quiero decir, el de Harkand (golfo de Bengala), cuando las olas se encrespan parece que se incendia» El fenómeno es debido a la *noctiluca miliaris* (cf. J Vernet *La ciencia en el Islam y Occidente* (Spoleto, 1965), «*Settimane di Studio.*», II, p 621, pero dada la distribución cosmopolita de ese protozoo (sobrevive en todas las aguas de temperatura superior a 4º C) no se pueden sacar consecuencias definitivas para la localización del fenómeno

³⁰ El texto árabe emplea la raíz *ʿbr*, cuya traducción matizada presenta alguna dificultad. Pero puede admitirse que en el contexto en que se encuentra implica una navegación Atlántico adentro.

³¹ Ed Dozy y De Goeje (Leyden, 1886), pp 184-185 de la ed, y 223-225 de la trad. Esta misma noticia la reproduce al-Himyari, *Rawḍ al-miʿtār* (ed Lévi-Pro-

«De Lisboa fue de donde partieron los aventureros (*al-mugarririna*), quienes se adentraron en el mar de las Tinieblas para averiguar qué contenía y dónde terminaba, conforme se ha dicho antes. Existe en Lisboa, cerca de los baños termales, una calle que lleva el nombre de los Aventureros.

»He aquí lo que sucedió se reunieron en número de ocho, todos primos hermanos, y después de haber construido un barco mercante, embarcaron en él agua y víveres para una expedición de varios meses. Zarparon con el primer soplo del viento E. Después de haber navegado bajo su impulso durante unos once días, llegaron a un mar de olas enormes, nubes espesas (*kadar al-rawā'ih*) con numerosos escollos (*tarūš*) y poca luz. Temiendo perecer cambiaron la dirección de las velas y navegaron hacia el S. durante doce días y llegaron a la isla de los Carneros, donde innumerables rebaños de carneros pacían sin pastor ni nadie que los guardara.

»Habiendo bajado a tierra, encontraron una fuente de agua corriente, y cerca de ella una higuera silvestre. Cogieron y mataron algunos carneros, pero su carne era tan mala, que era imposible comerla. Cogieron las pieles y navegaron doce días más hacia el Sur hasta que encontraron una isla. Estaba habitada y cultivada; se aproximaron a ella para reconocerla, y cuando estaban cerca se encontraron rodeados de barcas, hechos prisioneros y conducidos con su nave a una población situada sobre la costa. Entraron en una casa donde vieron hombres de gran estatura, rubios, casi pelirrojos y altos (*rahum tiwāl-l- qudūd*), que tenían poco pelo y que llevaban el cabello laso, y mujeres de una rara belleza. Durante tres días quedaron prisioneros en una de las habitaciones, pero al cuarto vieron venir a un hombre que hablaba el árabe, el cual les preguntó quiénes eran, por qué habían ido y cuál era su país. Contaron toda su aventura; éste les dio buenas esperanzas y les hizo saber que era intérprete del rey. Al día siguiente fueron presentados al rey, que les hizo las mismas preguntas, y le respondieron lo mismo que al intérprete el día antes que se habían aventurado sobre el mar a fin de saber lo que

vençal, p. 16 del texto y 23 de la trad.) El texto lo da idénticamente Badīwī, pp. 42-44, traducción alemana en R. Henning *Terrae incognitae. Eine Zusammenstellung und kritische Bewertung der wichtigsten vorcolumbischen Entdeckungsreisen an Hand der darüber vorliegenden Originalberichte* 4 vols (Leiden, 1944-1953). Traducción española en Serra *Los árabes*, pp. 168-169.

podía haber de extraordinario y curioso y para llegar a sus límites.

»Cuando el rey les escuchó decir esto, se puso a reír y dijo al intérprete: «Explica a esas gentes que mi padre ordenó a algunos de sus esclavos embarcarse en ese mar, que lo recorrieron a lo ancho durante un mes hasta que la claridad de los cielos faltó por completo y se vieron obligados a renunciar, sin haber conseguido su propósito ni obtenido utilidad alguna» El rey ordenó al intérprete que les prometiera sus dones y que les hablase bien de él. Así lo hizo. Volvieron después a su prisión y quedaron en ella, hasta que habiéndose levantado el viento del O. se les tapó los ojos, se les hizo entrar en una barca y se les adentró en el mar. Esas gentes refirieron «Estimamos (*qad-darnā*) que nos llevaron tres días y tres noches y se nos condujo a una tierra donde nos desembarcaron, con las manos atadas detrás de la espalda y nos abandonaron. Quedamos allí hasta la salida del sol en el más triste estado a causa de lo fuerte de las ligaduras, hasta que oímos ruido y voces de gentes. Gritamos todos a la vez y algunos habitantes de aquella comarca acudieron, y viéndonos en tan mal estado nos desataron y nos interrogaron. Les contamos lo que nos había sucedido. Eran beréberes. Uno de ellos nos dijo: —¿Sabéis cuál es la distancia que os separa de vuestro país? Y, al decirle que no, repuso: —Entre el lugar en que os encontráis y vuestra patria hay dos meses de camino. El jefe de los aventureros dijo entonces: —*Wa asafī* (Ay de mí)» He aquí por qué el nombre de este lugar es todavía Asafi. Es el puerto de que hemos hablado como siendo el más occidental del mundo»

§ 11 Al-Qazwīnī (m. 1283) en su *Atār al-bulād wa-ajbār al-‘ibād*³² nos transcribe el siguiente pasaje del geógrafo al-‘Uḍri (m. 1085)³³

«Irlanda es una isla situada al noreste del sexto clima. Al-‘Uḍri refiere «Es la única base que tienen los paganos³⁴ en este mundo.

³² Ed. E. F. Wustenfeld, vol. II, pp. 388-389.

³³ Sobre el cual cf. nota 12.

³⁴ Sobre la correcta traducción de este término, cf. la reseña que E. García Gómez dedicó al libro de A. Melvinger *Les premiers incursions des vikings en Occident d'après les sources arabes* (Uppsala, 1955) en «Al-Andalus» XX (1955), pp. 469-471. Recientes descubrimientos en excavaciones medievales de tierras sorianas y burgalesas prueban la existencia de paganos (*magos* para los árabes) en esas regiones, aun en el siglo X.

Tiene un perímetro de mil millas y sus habitantes tienen el tipo y el aspecto de los paganos .. Se dice que en sus costas se pescan los ballenatos. Son peces muy grandes. Pescan sus crías y las comen (*yasidūna aḡrā'ahā yataaddamūna bihā*). Dicen que estas crías nacen en el mes de Elūl y se pescan en Tišrīn I y II y en Kānūn I y II, en estos (últimos) cuatro meses³⁵. Después se quema su carne; no es apta para el consumo.

«En cuanto al modo de pescarla, refiere al-°Udrī que los pescadores se reúnen en varias naves llevando un astil grande (*našīl kabīr*) de hierro que tiene muchas muelas de hierro³⁶; en el astil hay una grande y sólida anilla en la que se ata una soga fuerte. Cuando divisan la cría (*ḡamw*) aplauden con las manos y gritan. El ruido distrae al ballenato y se acerca amigablemente (*musta'nisan*) a las barcas. Entonces uno de los marineros se le acerca y le acaricia violentamente en la frente (*wa- yahukku ḡabhatahu hukkan šadīdan*) y le atonta (*yastaliddu*). El ballenato encuentra gusto en ello [momento que aprovecha] para colocar el astil en medio de la cabeza, coger un martillo fuerte de hierro y dar con él, en el astil, tres golpes con toda su fuerza. [El animal], tan pronto nota el primero, segundo y tercer golpes, se revuelve violentamente y a veces alcanza con su cola a algún buque y lo hunde. No para de revolverse hasta que queda exhausto (*lugūb*). Los marineros de las otras naves ayudan a arrastrarlo hasta la playa. A veces, la madre del ballenato se da cuenta de lo que ocurre y los persigue, pero consiguen apartarla mediante grandes cantidades de ajos machacados (*al- madqūq*) con los que recubren la superficie del agua. Cuando nota el olor de los ajos se aparta y hace marcha atrás (*qahqarā*). Los marinos cortan la carne del ballenato y la salan. La carne es blanca como la nieve y la piel negra como la tinta (*niqs*)».

§ 12. Al-Bakrī (m. 1094), en su *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*³⁷, dice:

Pág 109/214 «En el Océano, frente a Tánger y a la montaña llamada Adlent, se encuentran las islas Afortunadas, es decir, felices. Se llaman así porque sus bosques y campiñas se componen de

³⁵ Es decir octubre, noviembre, diciembre y enero.

³⁶ Es la descripción de un arpón.

³⁷ Ed y trad de De Slane (Argel, 1857), reimpresión Bagdad s. d.

varias clases de árboles frutales que crecen espontáneamente y que producen frutos de excelente calidad; en vez de hierbas, el suelo produce cereales, y en vez de zarzas con espinas, se encuentra toda suerte de plantas aromáticas. Estas islas, situadas al oeste del país de los beréberes, están desperdigadas por el Océano, pero no muy distantes unas de otras».

Pág. 113/222 «Los buques que se dejan arrastrar más allá del cabo Espartel por el viento del Este, son empujados hasia el interior del Atlántico, a menos que el viento no pase a soplar del Oeste».

Pág. 103/292. «El ribat de Qawz está situado en la costa del Atlántico y es el puerto de Agmat. Los buques acuden a él desde todos los países, pero sólo pueden hacerse a la mar en la estación de las lluvias, cuando el cielo está oscuro y la atmósfera brumosa. Entonces se levanta un viento de tierra que les es muy favorable y que, si continúa, los saca fuera de peligro. Por el contrario, si el cielo está claro y la atmósfera pura, el viento sopla del Oeste, procedente del mar, y levanta olas lo suficientemente grandes como para arrastrar al buque a las playas del desierto Y pocos son los que se salvan»

c) Siglo XII

§ 13. Al-Idrīsī (m. 1166) alude reiteradas veces, en su *Nuzhat al-muštāq fi-ijtirāq al-aḡāq*³⁸, por ejemplo, a que:

«Cuando la atmósfera está límpida se ve el humo [de un volcán] desde el continente. Se refirió esto a Ahmad b. °Umar, conocido por Raqm al-Iwazz, almirante en jefe de la flota del emir de los musulmanes °Alī b. Yūsuf b. Tašufin (1106-1143) y decidió conquistarla con las naves de que disponía. Pero la muerte le sorprendió y no pudo llevar a cabo sus propósitos. De estas islas se cuenta una historia prodigiosa narrada por los *mugarrirūn* ..³⁹».

§ 14. Ibn Sa'īd al-Magribī, en su *Kitāb bast al-ard fi-l-tūl wa-l-°ard*, siguiendo a Ibn Fātima, describe así las costas del Atlántico del clima I, sección 1⁴⁰.

³⁸ Ms de la Biblioteca Nacional de París 2221 que se corresponde con las páginas 55/63 de la ed y trad parciales de Dozy (nota 31)

³⁹ Cf supra p 8, nota 31

⁴⁰ Cf edición J Vernet (Tetuán, 1958) Sobre este tema Ibn Fātima (por el nombre se puede deducir que era beréber) poco o nada sabemos, salvo que fue un viajero infatigable

«Refiere Ibn Fātima: "Las islas de la Felicidad [*Yaza'ir al-Sa'ādāt*] se encuentran entre las islas eternas [*al-jāhdāt*] y el continente, desperdigadas por los climas I, II y III. En total son 24. Lo que de ellas se sabe es como de leyenda. El Atlántico (*al-bahr al-Muḥīt*) va subiendo en latitud (*yatadarray*) poco a poco, dentro de esta sección, hasta llegar a la desembocadura del Nilo que pasa por Gāna⁴¹, que se encuentra en $L = 10^{\circ} 20'$ y $\varphi 14^{\circ}$ en frente de la desembocadura del Nilo, en el Atlántico. Allí se encuentra la isla de la Sal. Entre ambos hay $1^{\circ} 30'$. Su longitud de Norte a Sur es de 2° y poco más y su anchura es de medio grado. En su extremidad meridional, junto al mar, se encuentra la ciudad de Awlīl. Sus gentes se alimentan de peces y tortugas, comercian con la sal que transportan en buques, remontando el Nilo, a los países que están a sus orillas".

»Añade [Ibn Fātima]: "En todo el país de los negros no hay ninguna otra salina (*mallāha*). Al lado de esta isla se encuentra la isla del Ambar; están separadas por un estrecho de medio grado y dista del continente aún menos. Su longitud es de dos grados y su anchura, en la parte superior, es de un tercio de grado. Se la llama también isla de las Tortugas, ya que viven en ella muchos ejemplares de estos animales. Las gentes de ese país las cazan, cortan y secan su carne y la exportan a otros países. En esa isla se encuentra también gran cantidad de ámbar".

»La primera ciudad de Takrūr que se encuentra al occidente del Nilo es Qalanbū, puerto célebre que en la época de Abū 'Ubayd al-Bakrī estaba en manos de los infieles .».

§ 15. Ibn Fātima realizó un viaje a lo largo de las costas africanas. Su relato fue recogido en el clima II, sección I del *Kitāb bast al-ard fi-l-tūl wa-l-'arḍ* de Ibn Sa'īd al-Magribī⁴² (m. 1286) y luego algo resumido en la *Geografía* de Abū-l-Fidā'⁴³. Dice Ibn Sa'īd:

«Refiere Ibn Fātima que una vez embarcó en Nūl Lamta, en la

⁴¹ Cf R. Mauny *État actuel de la question de Ghana* BIFAN, 13 (1951), 463-475, Ch. Monteil *Les «Ghāna» des géographes et des européens* «Hespéris», 38 (1951), 441-452.

⁴² Cf ed. J. Vernet (Tetuán, 1958). En esta sección sitúa en el Atlántico la sexta isla Jāhdāt y cuatro de las islas Sa'ādāt.

⁴³ Abū-l-Fidā' *Géographie*. Ed. y trad. M. Renaud y De Slane (París, 1848), pp. 213-216 del vol. II.

costa del Atlántico; el buque le llevó mar adentro⁴⁴ y fue a parar entre tinieblas (*dabāb*) y bajíos^{44 bis}. Los marineros perdieron la derrota y no supieron dónde se encontraban. Abandonaron el buque mayor y embarcaron en el bote salvavidas⁴⁵ y recorrieron el mar [*wa- sārū bahrūna-hu*] sobre sargazos [*ḥašīš*], a veces a fuerza de remos, hasta que —después de todo esto— llegaron al fondo de este golfo⁴⁶, en el cual vieron atunes en tal cantidad que quedaron maravillados⁴⁷; lo mismo ocurrió con el gran número de pájaros blancos. Llegaron a tierra cuando estaban a punto de terminárseles los víveres. Cuando pasaron al pie del monte brillante [*al-lamā'*], los beréberes de Gudala⁴⁸ les hicieron signo de que no se acercaran. No entendieron el por qué, pero se alejaron en dirección Norte hasta que salieron de sus límites. Cuando desembarcaron no pudieron entenderse con los gudala hasta que apareció una persona que hablaba las dos lenguas. Los interrogó por la causa de su extravío y se lo explicaron. Los marinos les preguntaron por qué les habían puesto en guardia [para que no desembarcaran] en el monte brillante. Les informaron: —Todo él son serpientes venenosas. El forastero lo ve rutilante, de piedras de colores hermosos. Así se engaña, se acerca y las serpientes lo matan—. Les desearon buena suerte, les compraron (*ibtā'ū min-hu*) el esquife y los llevaron con ellos a la ciudad de Tagīra, capital de los gudala, que está situada a 11° de longitud y 20° de latitud. Permanecieron con ellos bebiendo leche de camella y comiendo carne de

⁴⁴ *I'a-ajrama bi-hi al-markabu*. Para la traducción, cf Dozy *Supplément aux dictionnaires arabes* Ed J Brill (Leiden, 1927), vol I, 366b

^{44 bis} *Wa-aqāsīr*. Cf Dozy *Supplément*, II, 365b

⁴⁵ Literalmente *al-qārib al-sagīr*

⁴⁶ El golfo de Oro, también llamado Verde por la gran cantidad de juncos [*aqāsīr*], sobre esta palabra, cf Dozy *Supplément*, II, 365b, el significado que da (bajíos, bancos de arena) no me parece seguro en este caso, puesto que Ibn Sa'īd dice *wa- yuqālu la-hu al-ḡūn al-ajdar li-anna-hu fi-hi aqāsīr wa-ḥašīš ajdar kaḡīr*. Por tanto adoptamos «junco» basándonos en el ejemplo que el propio Dozy da una línea más arriba apoyándose en Ibn al-Awwām I, 210,2 que dice *al-karm al-qasīr* para designar la «viña corta» (contrapuesta a la emparrada). *Qasīr* daría plural *aqāsīr*, Butrus Bustānī en su *Muḥīt al-muḥīt* II, 1718a dice *wa qasāra wa-mā baqīyya min al-sunbul min al-habb ba'damā yudās*

⁴⁷ Según los geógrafos árabes del golfo de Oro, salen los atunes, una vez al año, en dirección al Mediterráneo

⁴⁸ Según Colín, ²EI, II, 1148, los gudala están junto al Senegal.

camello⁴⁹ hasta que soplaron vientos favorables para ir a Nūl. Zarparon con ellos.

»Dice [Ibn Fāṭima]: Su país [el de los gudala] es el desierto y la arena. Pero en él crece bien la caña de azúcar gracias a los cinco ríos que bajan del Monte Brillante, los cuales describe Tolomeo, quien dice que el río central se conoce por río de las serpientes...⁵⁰; a continuación, en esta sección, viene el monte de los Lamtūna, entre quienes tuvo origen el sultanato de los portadores de *liṭām*».

d) Siglo XIII

§ 16. Ibn al-Zayyāt al-Tadlī (m. 1230)⁵¹, en su libro consagrado a biografías de místicos, inserta los siguientes textos⁵².

«Abū Yaḥyā b. Mahyu al-Sanhaī, apodado Abū Yaḥyā al-Sā'ih⁵³. Le he visto en Marrākuš. Había recorrido Oriente y otros lugares. Murió en Aḡmat Urika en 1208. Recorrió el país de los Yazūla, después se dirigió a Nūl Lamta, pasó a la región de los Dukkāla y entró en las islas del mar del Magrib al-Aqsā, en donde Dios le hizo ganar, para su causa, multitud de gentes Ahmad b. Muhammad b. Ismā'il al-Hawwarī me ha referido: —He oído decir a Abū Yaḥyā al-Sā'ih. «En las islas del mar de Marruecos he encontrado gentes que no conocían el islam. He enseñado a los hombres y a las mujeres el islam y sus leyes, y sólo los he abandonado cuando han sabido cumplir la plegaria del *taṣbīḥ*...».

§ 17. Ibn Sa'īd al-Magribī, en su texto que conserva al-Maqqarī en su *Nafh al-Tīb*⁵⁴ (ed. Cairo, 1949), nos dice:

⁴⁹ *Qadīd al-ḡamāl Qadīd*, Belot. viande coupée en tranches et torréfiée au soleil

⁵⁰ Las indicaciones del texto coinciden bien con la descripción que de la Península y bahía de Río de Oro nos da el *Derrotero de la Costa Occidental de Africa* (Cádiz, 1969), p. 355

⁵¹ Cf. GALS, I, 558, EI, 2III, 999. Es posiblemente el autor del tratado sobre las mareas estudiado por Leonor Martínez Martín *Contribución al estudio de las mareas entre los árabes* (Barcelona, 1957), 22 pp.

⁵² *Kitāb al-taṣawwuf itā riḡāl al-taṣawwuf* Ed. A. Faure (Rabat, 1958), páginas 424-425

⁵³ ¿Será a este personaje al que alude el *Kitāb al-istisār* (c. 1192) al hablar de Tánger cuando dice «He encontrado a algunos que han ido a explorar las islas Afortunadas»?

⁵⁴ *Nafh al-Tīb* (Ed. Cairo, 1949), vol. I, pp. 156-157.

«Y en el Océano están las siete islas eternas, situadas al Oeste de la ciudad de Salé. Aparecen visibles a simple vista en un día claro despejado de atmósfera y sin calígene. En ellas se encuentran siete ídolos con figura de hombres que indican que más allá no hay ni rutas ni caminos. En dirección Norte se encuentran las islas Sa'ādāt, que contienen ciudades y pueblos en gran número, y de ellas zarpan las gentes a las que se llaman magos, de religión cristiana; la primera de esas islas es la de Bretaña».

e) *Siglo XIV Las Afortunadas*

§ 18 Al-Qalqašandī⁵⁵ (m. 1418), tomándolo del *Masālik al-absār* de Ibn Fadl Allāh al-'Umarī (m. 1349), nos dice:

«El *Masālik al-absār* relata: Refiere Ibn Amīr Hāyib. Le pregunté⁵⁶ [a Mansā Mūsā b. Abī Bakr, soberano de Malí] cómo había alcanzado el poder. Me contestó: «Mi predecesor creía que el mar Océano [*al-Bahr al-Muhīt*] tenía un límite al cual era posible llegar. Preparó doscientos buques, los llenó de hombres con víveres que les bastaban para varios años y les dio orden de que no regresaran hasta haber alcanzado el límite del Océano o haber agotado las provisiones. Estuvieron ausentes mucho tiempo y al fin regresó un solo buque. Compareció el capitán y se le interrogó acerca de lo ocurrido. Respondió: «Los buques navegaron mucho tiempo, hasta que les sorprendió, en el mar, en medio de las olas, un río que tenía una fuerte corriente. Engulló todos aquellos buques. Yo era el último y regresé con el mío. Pero [el Rey, Muhammad b. Qaw] no lo creyó. Preparó

⁵⁵ *Subh al-a'šā* Colección Turāṭunā (El Cairo, s/d), vol. V, pp. 294-295. Cf. la traducción francesa de M. Gaudefroy-Demombynes (París, 1927), pp. 73-75, Ahmad Zaki Pāšā *Une seconde tentative des musulmans pour decouvrir l'Amérique* BIE, 2 (1920), 57-59, R. Henning *Terrae incognitae*, 3 (1953), 161-165, IHS, 3, 802.

⁵⁶ Este diálogo ocurre en El Cairo en el año 1323, fecha en la cual Mansā Mūsā [1307-1332] realizó la peregrinación a La Meca. En El Cairo [Ibn Jaldūn *Histoire des Berbères* Trad. de De Slane (París, 1927), vol. II, p. 112] encontró al poeta español-granadino Abū Ishāq Ibrāhīm al-Sāhīlī, más conocido como Tuwayyīn, se lo llevó con él. Al-Sāhīlī alcanzó altos puestos en la administración negra. Ibn Baṭūta nos da algunas noticias sobre él en su *Rihla* (Ed. y trad. Defremery y Sanguinetti, reedición, París, 1854 = 1968), vol. IV, pp. 419, 431 y 432.

dos mil buques, mil para los hombres y mil para los víveres, me nombró regente y zarpó para averiguar la verdad. Y esa fue la última vez que le vimos a él y a quienes le acompañaban».

§ 19. Šams al-Dīn Dimašqī (m. 1327), en su *Manual de Cosmografía*⁵⁷, nos narra una expedición [¿la de los *mugarrirūn*?] a Canarias.

«Según Abū ʿUbayd al-Bakrī, autor de la obra titulada *Libro de los reinos y de los caminos*, las islas Afortunadas están situadas en frente de Tánger y se llaman en griego «Qarthianis». Se encuentran sumergidas (?), excepto una que se llama Afortunada porque en sus valles y bosques se encuentra toda suerte de frutos excelentes que aparecen en estado silvestre, sin necesidad de cultivo. Las otras islas se encuentran dispersas a distintas distancias de la costa africana. Algunos navegantes, arrastrados por vientos contrarios, fueron lanzados a las costas de una de esas islas, desembarcaron, y tomándola como base, exploraron las otras islas y regresaron cargados de cosas maravillosas y excelentes. Los habitantes de esa isla, admirados de su presencia, les dijeron: «Jamás, antes de vosotros, habíamos visto a nadie que viniera de Oriente y por tanto creíamos que no existiría nada en el mar Circundante». El buque, después de estar a punto de irse a pique varias veces, regresó a al-Andalus y cuando les preguntaron que de dónde venían y qué cargamento llevaban, refirieron su historia.

»En vista de ello se fletaron algunos buques y se hicieron a la mar, pero no encontraron esas islas, y la mayor parte de ellos naufragó a causa de lo impetuoso del mar y de la violencia del viento. Los navegantes, antes citados, midieron la distancia entre la costa de al-Andalus y una de esas islas y vieron que era de 10°».

§ 20. Ibn Jaldūn (m. 1406) nos dice en sus *Prolegómenos*⁵⁸.

«En este clima, hacia Occidente, se encuentran las Islas Eternas, tomadas por Tolomeo como punto de partida para contar las longi-

⁵⁷ Cf. la traducción francesa de A. F. Mehren (Amsterdam, 1964 = 1874), página 175.

⁵⁸ Ed. Quatremère, pp. 93-94, trad. De Slane, I, 112-113, trad. inglesa de Rosenthal, I, 117; J. Vernet *Los conocimientos náuticos de los habitantes del Occidente islámico* RGM, 144 (junio 1953), 667-679, Serra Rafols *Los árabes y las Canarias*, p. 171 y ss. (Trad. E. García Gómez).

tudes. Están situadas en el Atlántico, lejos de la tierra firme que forma parte del mismo clima. Es un grupo de numerosas islas, de las cuales las mayores y mejor conocidas son tres. Se dice que están habitadas. De acuerdo con lo que hemos oído, algunos buques de los francos han tocado estas islas a mediados de este siglo y han atacado a sus habitantes. Los francos se apoderaron del botín y se llevaron prisioneros, que, en parte, han vendido en las costas de Marruecos. Los cautivos pasaron al servicio del Sultán y cuando hubieron aprendido la lengua árabe dieron detalles sobre su isla. Sus habitantes, dicen, trabajan la tierra con cuernos para sembrarla, ya que desconocen el hierro; se alimentan de cebada; sus rebaños se componen de cabras, y combaten con piedras. Su única práctica religiosa consiste en inclinarse ante el Sol naciente. No conocen religión alguna y jamás han ido misioneros a predicarles.

»Únicamente por azar se llega a las islas Eternas, puesto que jamás se va ex profeso. En efecto, los buques que navegan por el mar sólo pueden avanzar con la ayuda de los vientos y los marineros necesitan conocer los puntos desde donde soplan los distintos vientos y saber a qué país se puede llegar cuando únicamente se sigue el curso de uno de ellos. Si éste es variable y se sabe el lugar al que se quiere ir siguiendo la línea recta, se orientan las velas según la corriente de aire, dándoles la inclinación necesaria para hacer andar el navío. Todo eso se hace de acuerdo con unas reglas bien conocidas por los marineros y navegantes duchos en los procedimientos de la navegación.

»Todas las localidades situadas en las dos orillas del mar Mediterráneo se encuentran dibujadas en un hoja, de acuerdo con su verdadera forma y la disposición que tienen junto al borde del mar. Los puntos desde donde soplan los vientos y las distintas direcciones que siguen están también indicadas en esta hoja, a la que se llama compás, y constituye la guía a la que se confían los marineros en sus viajes. Este recurso no existe cuando se trata del Atlántico, razón por la cual los navegantes no se atreven a lanzarse océano adentro, puesto que si perdiesen de vista sus costas no sabrían cómo volver al punto de partida. Y todo ello sin contar los vapores que se condensan en la atmósfera y en la superficie de este mar, que impiden el avance de los buques. A esos vapores, dada su lejanía, no los alcanzan ni los disipan los rayos de sol que se reflejan en la superficie de

la tierra. Por eso es difícil alcanzar esas islas y prácticamente imposible saber algo sobre ellas».

f) *Notas críticas*

§ 21. De todos los textos hasta aquí aducidos hay uno que, a pesar de la importancia de su autor, hay que poner en cuarentena. Nos referimos al de Ibn Jaldūn, en el cual nos parece poder señalar las siguientes faltas de información o incongruencia:

a) Hemos visto (textos §§ 6, 10, 12, 19) que los francos no fueron los únicos ni los primeros, en la Edad Media, en alcanzar las Canarias.

b) No es sólo por azar cómo se llega a las Canarias. La derrota era conocida —y ese conocimiento nunca se perdió— desde la antigüedad⁵⁹.

c) El compás o carta náutica era conocido por los árabes como mínimo desde 1330⁶⁰, y en ellas figuraban las costas atlánticas desde Irlanda e Inglaterra hasta Mazagán⁶¹. El texto de Ibn Jaldūn sugiere que éste sólo vio o tuvo conocimiento de una carta náutica de fines del siglo XIII, del tipo de la Pisana. Por otra parte, y según testimonio del propio Ibn Jaldūn⁶², a mediados del siglo XIV la flota marroquí tenía aún un potencial militar muy fuerte, y malamente se concibe ese potencial militar sin que sus marinos dispusieran de los últimos adelantos de la técnica. Además, los textos árabes hablan de navegaciones entre distintos puertos del Atlántico y las crónicas nos relatan navegaciones de la flota cordobesa —luego veremos algunas— hasta aguas del Cantábrico. La flota granadina⁶³ no parece

⁵⁹ Cf. v q el texto de la conferencia pronunciada por García Bellido *Los viajes atlánticos de los iberos*, el 15-10-1952, A García Bellido *Sobre las ánforas antiguas de Canarias* «Homenaje a Elías Serra Rafols» (La Laguna, 1970), 193-199

⁶⁰ Cf. J Vernet *The Maghreb chart*, «Imago Mundi», 16 (1962), 1-16

⁶¹ Lo cual hace presuponer la existencia anterior de levantamientos parciales con la hidrografía de mares locales que se ensamblarían en el portulano normal

⁶² Cf. J Vernet *Los conocimientos*

⁶³ Cf. *Muqaddima*, 40-42, Cagijas *Mudéjares*. II. 476, Maqqarī *Nafh*, 3, 111-113 y 10, 76 y 119, *Azhār al-ryād* 2, 138, *Ihā'a*, fol 454

haber alcanzado el mismo nivel, a pesar de los pomposos elogios que Ibn al-Jaṭīb (m. 1374) dedica a alguno de sus almirantes⁶⁴.

III. EL BARCO ÁRABE

§ 22 Sabemos muy poco de cómo eran los buques musulmanes en el Atlántico. Francisco Morales Belda⁶⁵ ha hecho un notorio esfuerzo para articular los datos que han llegado a sus manos, que aprovechamos e intentamos completar en las líneas que siguen, advirtiendo de paso que textos poéticos de circunstancias, como aquel en que Ibn Darrāy (m. 1030) describe la flota cordobesa⁶⁶, tienen escaso valor para nuestros fines. En todo caso parece poderse distinguir dos épocas clave la anterior y la posterior al 1100. En la primera los buques cordobeses, que se enfrentaron con éxito a los normandos a partir del 844, debieron inspirarse en éstos y en los barcos mediterráneos para su arquitectura. Y de los barcos normandos nos ha quedado múltiple constancia gráfica (tapiz de Hastings) y arqueológica (túmulos funerarios)⁶⁷. Aproximadamente tenían una eslora de 25 metros, una manga de 5,6 y un puntal de 2,3, lo cual viene a coincidir con las representaciones de Hastings (1 barco = 8 hombres y varios caballos; o 64 hombres), en los que los buques son impulsados a fuerza de remos y con vela cuadrada⁶⁸.

§ 23 Ibn Hawqal⁶⁹ nos recoge un texto que parece ser la partida de nacimiento del navegar de bolina y, en consecuencia, de la aparición de la vela latina. Dice que en Tinnīs (delta egipcio) ve cómo

«Se encuentran y se rozan los barcos que navegan uno hacia arriba y otro hacia abajo, llevados por el mismo viento, que hincha las velas de ambos y les da la misma velocidad».

⁶⁴ Ibn Salvador (m. 1354), cf *Ihāta*, fols 18-19, Maqqarī *Nafh*, 8, 192-193, Ibn Kumāša (coetáneo del anterior) *Nafh*, 7, 282

⁶⁵ *La marina de al-Andalus* (Barcelona, 1970)

⁶⁶ Cf nota 9 y Dozy *The History of the Almohads* (reimpresión Amsterdam, 1968), p 107, trad de Fagnan (Alger, 1893), p 129, inserta una *qit'a* (*Kāmil*, *qū*)

⁶⁷ Cf T C Lethbridge *Shipbuilding* en *A history of technology*, II (Oxford, 1957), pp 563-588

⁶⁸ Cf Morales Belda *La marina*, p 107

⁶⁹ *Configuration de la terre Kitāb surat al-ard*, trad de J H Kramers y

§ 24. Este criterio es el que viene a sostener G. Hourani⁷⁰ cuando fija el origen de este artificio en 880.

§ 25. Los buques del Indico de esa época llevaban a bordo palomas mensajeras [cf. § 9] para poder comunicar con tierra⁷¹. Y lo mismo debía ocurrir en el Mediterráneo y en el Atlántico, conforme puede intuirse de la existencia de un servicio de correos que utilizaba las palomas mensajeras⁷².

§ 26. Los tipos de buques aparecen más delineados y con terminología propia a partir del siglo XII. Gracias a la *Geografía* de Ibn Sa'īd al-Magribī (Clima 7, sección 1)⁷³ sabemos que en el Cantábrico navegaban carracas (*qarāqir*) y que en el Mediterráneo (6,2, p. 114) los chatos o místicos (*musattahat*). En las costas de Africa (§ 15) llevaban botes salvavidas (*al-qārib al-sāgir*)⁷⁴.

§ 27. En el Indico tenemos testimonios de que los botes se empleaban en caso de necesidad para arrastrar al buque a fuerza de remos⁷⁵, o en un período más tardío, con velas⁷⁶. Esto sugiere que las grandes naves utilizaban la vela cuadrada, tal y como la vemos, por ejemplo, en las miniaturas de las *maqāmas* de al-Harīrī (m. 1122),

G. Wiet, I (París, 1964), p. 154 (= 156 de la ed. de Kramers y 102 de la de J. de Goeje).

⁷⁰ *Arab seafaring in the Indian Ocean in ancient and early medieval times* (Princeton, 1951), pp. 82-83. El origen de este tipo de vela ha hecho correr raudales de tinta. Cf. a guisa de ejemplo, P. Paris, *Voile latine? Voile arabe? Voile mystérieuse* «Hespéris», 36 (1949), 69-96.

⁷¹ Cf. J. Vernet, *Influencias musulmanas*, p. 5, en que recoge un texto característico de Martín Cortés.

⁷² Cf. S. D. Goitein, *The commercial mail service in medieval Islam* JAOS, 84, 2 (1964), 118-123. Hirth & Rockill recogen el siguiente testimonio chino del siglo IX: «A bordo de las embarcaciones de los persas solían ir muchas palomas, capaces de volar varios miles de li y que cuando se las soltaba, volvían a casa en un solo vuelo, sirviendo así de mensajeras de buenas noticias» [apud Mez, *Renacimiento*, p. 598].

⁷³ Ed. J. Vernet (Tetuán, 1958), pp. 126 y 144, buen inventario de tipos de barcos en H. Peres, *La poésie andalouse en arabe classique* (París, 1953), pp. 212-218, los detalles que da Ibn Sīda en *Muḥāsasas*, 10 (Beirut, s/a), p. 15 y ss., son bastante deficientes, aunque útiles.

⁷⁴ Cf. Morales Eelda, *La marina*, p. 106.

⁷⁵ Buzurg b. Sahriyār, *Kitāb 'aḡyā'ib al-Hind*. Ed. P. A. van der Lith. Trad. M. Devic (Leiden, 1883), p. 46.

⁷⁶ Marco Polo, *Viajes*. Trad. Ismael Antich Sartiol. Ed. Fama (Barcelona, 1955), p. 273.

y las pequeñas la vela latina (vela de cuchillo), cuya aparición, de tener en cuenta el pasaje de Ibn Hawqal referente a Tinnīs, habría ocurrido antes del siglo x, y de la cual conservamos dibujos en manuscritos bizantinos de esa época⁷⁷ y cuyo origen es difícil de discernir, y el timón de codaste (igualmente bien visible en una miniatura de las *maqāmas*) que, procedente de China, debió empezar a introducirse en Europa Occidental algo más tarde⁷⁸. Igualmente en este período los buques del Mediterráneo alcanzarían las grandes dimensiones que recogió —con exageración— el chino Chan Yu-Kua (fl. 1225) en su manual de aduanas⁷⁹, al decir que «un barco lleva por sí solo varios miles de hombres, teniendo también a bordo tiendas de vino y comestibles, así como telares»⁸⁰.

IV. VELOCIDAD

§ 28. Morales Belda⁸¹ y G. Hourani⁸² han establecido, tanto para el Mediterráneo como para el Indico, la velocidad media de los buques de la época.

§ 29. El primero, que es el que aquí más nos interesa, establece sus conclusiones a base de las jornadas de navegación (*maḡrā*)⁸³ que recoge, sustancialmente, en Himyarī y que coinciden bastante bien con otras que nos da Ibn Saʿīd al-Magribī⁸⁴. Es decir, que la

⁷⁷ Figura 532 de *A History of technology*. No opina lo mismo Morales Belda. *La marina*, pp 107 y 109

⁷⁸ Sobre timones dobles (exclusivos del Mediterráneo), cf. Ibn Ḳubayr *Rihla* p 320, ed de De Goeje (1907), y p 375 trad francesa de Gaudefroy-Demombynes (París, 1949), donde se dice que eran gobernados con dos cuerdas, lo cual implicaría que el timón de codaste ya era conocido en el siglo xii

⁷⁹ *Apud* Mez, p. 596, cf. IHS, 2, 645

⁸⁰ Cf. Ibn Ḳubayr *Rihla*, p 367

⁸¹ Morales Belda *La marina*, p 109

⁸² G. Hourani *Arab seafaring in the Indian Ocean in ancient and early medieval times* (Princeton, 1951), p 111

⁸³ Cf. Dozy *Supplément*, I, 191

⁸⁴ Cf. J. Vernet *España en la geografía de Ibn Saʿīd al-Magribī* «Tamuda», 6, 2 (1958), 307-326. Apreciación ligeramente inferior a la de L. Casson *Speed under sail of ancient ships* «ТРАФНА», 82 (1951), 136-148, Ibn Saʿīd, ed. Vernet, pp. 100-101, da las siguientes distancias en *maḡra*: Mallorca-Barcelona 1,33; Menorca-Montpelier, 3; Ibiza-Valencia, 1; Cerdeña, diámetro N-S, 2,5; Córcega, diá-

velocidad media (circunstancias de vientos y corrientes normales) puede estimarse en cuatro o cinco nudos (cien millas día/ciento ochenta-doscientos kilómetros).

V. VIAJES ÁRABES A CANARIAS Y AL GOLFO DE GUINEA⁸⁵,
¿FANTASÍA O REALIDAD?

§ 30 No conocemos textos más explícitos que los hasta aquí aducidos, ni hallazgos arqueológicos, que prueben, indudablemente, su existencia, y que, de existir, según el Prof. Mauny⁸⁶, se encontrarían en Río de Oro.

Las líneas que siguen apuntan a señalar que, *en circunstancias normales*, pudo haber habido navegaciones con retorno desde las costas del Occidente atlántico hasta Canarias y el golfo de Guinea. Que en la Edad Media los árabes fueron (y regresaron) a Canarias y más allá no cabe la menor duda (cf. § 6, 10, 12, 13, etc.), sobre todo porque los picos más importantes de éstas alcanzan a verse, con tiempo despejado, desde muy cerca de las costas africanas⁸⁷. Fuerteventura (Montaña Muda, 683 ms horizonte a 100 Kms.), Lanzarote (volcán Corona, 660 ms./100 Kms), Gran Canaria (Los Pechos,

metro N-S, 1,5. Sicilia, longitud máxima, 2,5, Idrīsi *Nuṣṣat* (p 214 de la ed y 266 de la trad), dice que se calculaban treinta y seis días para ir desde el Atlántico hasta el puerto de Antioquía (es decir, 3 600 millas) En rigor estas estimaciones se basan, bien en el decir de un marino —y váyase a saber qué circunstancias meteorológicas rodearon su viaje—, bien (y lo parece) en medidas tomadas sobre el propio planisferio del Idrīsi

⁸⁵ Cf Ch Issawi *Arab geography and the circumnavigation of Africa* «OSIRIS», 10 (1952), 117-128, que hemos podido manejar gracias a nuestro colega y amigo, Prof Hartner, quien nos ha enviado un xerox del mismo

⁸⁶ R Mauny *Cerné L'île de Herné (Río de Oro) et la question des navigations antiques sur la côte ouest-africaine* I IV Conference Internationale d'Africanistes de l'Ouest (Santa Isabel de Fernando Poo, 1951), vol II (1954), 71-78

⁸⁷ *Nafh ..*, 1, 104 Yāqūt *Geographisches Wörterbuch* Ed Wustenfeld (Leipzig, 1924), II, 70, citando a Bīrūnī, *Qanūn* indica que se encuentra a 200 *ḡarsaj* de la costa (entre 800-1 000 kilómetros, según el valor que se adopte para la parasanga Pedro Agustín del Castillo, en su *Descripción histórica y geográfica de las islas Canarias* (terminada en 1737, citado por la edición de Miguel Santiago. Madrid, 1948, vol I, p. 49), hace una observación similar, dado que «el monte Teyde se descubre su eminencia 60 leguas y de la costa de Africa a Fuerteventura hay 12 leguas de distancia, y su vista no dejaría de provocar a su reconocimiento».

1 980 ms /180 Kms) y el Teide (3.710 ms./240 Kms.)⁸⁸, y porque los medios técnicos de que disponían (remos, vela latina) les permitían remontar la corriente de 0,5 nudos que discurre en dirección N -S. a lo largo de las costas africanas ⁸⁹. Esa capacidad existía desde muy antiguo, pues circunstancias similares tuvieron que afrontar las flotas omeyas que se enfrentaron a los normandos y alcanzaron el Cantábrico⁹⁰, o las que surcaron reiteradamente el Mediterráneo. No parece necesario que para regresar hacia el Norte tuvieran que engolfarse, y aunque así fuera, la maniobra no debía serles desconocida, pues la practicaban los pilotos árabes del Indico contemporáneos suyos en circunstancias más adversas que las de la zona del Atlántico que nos afecta. Nos referimos a la navegación en el canal de Mozambique, que hoy en día el *Africa Pilot*⁹¹ describe así: «La corriente del canal es muy veloz. Hay que navegar con precaución durante todo el año. Son frecuentes velocidades de dos nudos que a veces alcanzan entre dos y tres».

§ 31. Los textos árabes de la época abundan al respecto. Así Ibn Sa'īd en el capítulo que trata de la región de la tierra poblada al sur del Ecuador, sección 7⁹², dice:

«Si algún buque del mar de la India penetra en el golfo de Qumar y las corrientes y los vientos lo arrastran hasta divisar el Monte [del arrepentimiento], se arrepiente por no haber extremado las precauciones y se somete a su destino, pues o el buque se estrella en las rompientes o pasa más allá y nunca más se sabe de él ni de lo

⁸⁸ Aplico la fórmula $H_{km} = 4\sqrt{A_m}$, en que H_{km} es el radio del horizonte expresado en kilómetros, A_m la altura de la montaña expresada en metros, y 4 el valor aproximado de la constante que resulta de resolver el problema de Sanad ibn 'Alū (m c 864)

⁸⁹ Cito para el mes de mayo, según la *Pilot Chart of the North Atlantic Ocean* del United States Naval Oceanographic Service, 12-2-1969. Don Narciso Pardo de Donlebún, que ha realizado trabajos hidrográficos durante seis años en las costas del Sahara y Canarias, me ha informado, a instancias de nuestro común amigo Sr. Orte, del Observatorio de Marina de San Fernando, de que su opinión era factible y lo es remontar la corriente entre la costa de Africa y Canarias bien a remos o con ayuda de velas

⁹⁰ Esos pasajes pueden verse reunidos en Morales Belda *La marina*, p 44 y siguientes

⁹¹ Vol III (Londres, 1967), p 23

⁹² Ed J Vernet, p 17

que le ha ocurrido. Se dice que existen torbellinos que hacen girar a las naves hasta engullirlas. Los viajeros del mar de la India llaman a ese lugar mar de la Ruina (*jarāb*) y mar de Suhayl⁹³, puesto que si llegan hasta ahí ven a Suhayl encima⁹⁴ (*muqārman*) de sus cabezas. Al pie de este monte, al Norte, en el golfo de al-Qumar está la ciudad Dagūtiyya [¿en la actual bahía de Delagoa?], que es la última ciudad de Sufāla y la última del ecúmene en esa tierra y junto a ese mar. Tiene una longitud de 109° y una latitud de 16° Sur, y al Norte de ella hay un golfo en el que desemboca un río procedente del monte de la Luna»⁹⁵.

§ 32. Y algo por el estilo señala Abū-l-Fidā'⁹⁶, quien a pesar de hablar de lo peligroso que es la navegación en el canal de Mozambique, añade. «Pero eso no impide alcanzar el mar Océano»⁹⁷.

§ 33. Que los marinos persas y árabes del Indico tenían idea de que se podía atravesar el canal de Mozambique y regresar hacia el Norte, nos parece indiscutible. La discusión de la ponencia de Lemay en el Congreso de Historia de la Ciencia de París (1968)⁹⁸ apunta que ese conocimiento se tenía ya en el siglo IX, en la época de Al-bumasar (m. 886)⁹⁹; Ferrand, al que tanto debe la historia de la navegación en el Indico —documentó la población de Madagascar por los javaneses—, exhumó unos versos en una obra de Ibn Māyīd (fl. 1500) en que trata del viaje de Vasco de Gama.

«Se dice que en tiempo antiguo los barcos de los francos llegaban a Madagascar. También llegaban a la tierra de los negros y a la

⁹³ Cf. supra § 9 y nota 26

⁹⁴ Traduzco así y no cénit, intencionadamente

⁹⁵ Se refiere al Zambeze. A continuación describe distintas ciudades de Madagascar.

⁹⁶ Abū-l-Fidā' *Géographie* Texto árabe de M. Reinaud y De Slane (París, 1840), pp. 12 y 13.

⁹⁷ *Fa-laysa yamma'u-hu 'an al-ittisāl bi-bahr Ūqyānūs*

⁹⁸ En curso de impresión

⁹⁹ El ms. de Leningrado publicado por Chumoskij (fol. 95 r. 29-30) apunta bien a las claras que los persas navegaron por todo el Indico, y Bīrūnī, *Qanūn* (ed. Hyderabad, 1955, p. 538), dice «Al sur de esas montañas debe unirse el Indico con el Océano. Hay indicios de que esa conexión ya ha sido descubierta, pero yo creo que ningún contemporáneo la ha visto. Por consiguiente, la tierra deshabitada está rodeada de agua por todas partes»

India, según refieren sus autores», que han quedado más que confirmados con la publicación de T. A. Chumousky ¹⁰⁰.

§ 34. Pero que los árabes también intentaban circunnavegar Africa parece seguro. Fra Mauro nos conserva en su *Mapamundi* (1457) ¹⁰¹ el texto de una navegación árabe bastante al oeste del cabo de Buena Esperanza (1420), que es el reverso de la medalla de las afirmaciones de Ibn Māyid. Está claro, pues, que cristianos y musulmanes buscaban nuevas vías comerciales. Ahora bien, el retorno, sabiendo la dirección de vientos y corrientes, no era imposible. y lo conocían desde mucho antes —sabían que Madagascar era una isla—. Consistía en dejarse arrastrar hasta unos 37° Sur, en donde la corriente pierde fuerza y gira hacia levante (a la altura del cabo Agujas), luego hacia el Norte, dejando Madagascar al Oeste y luchando sólo con corrientes del orden de 0,5 nudos; abastecerse en la isla, islamizarla en parte, recoger la leyenda del pájaro roj y transformarse en los pilotos por antonomasia del Indico ¹⁰². Sin estos conocimientos previos es imposible explicar el séptimo viaje del eunuco chino Cheng-Ho ¹⁰³ (1431-1433), quien precisamente, y gracias a la presencia de musulmanes en sus buques, pudo realizar la circunnavegación de Madagascar. De sus hazañas estamos suficientemente documentados por la estela descubierta en Fu-Kien ¹⁰⁴ en 1937.

«El emperador, contento de nuestra lealtad y fidelidad, nos ha ordenado a mí y a otros, a la cabeza de algunas docenas de miles de oficiales y soldados, embarcar en más de cien grandes naves. . Des-

¹⁰⁰ *Três roteiros desconhecidos de Ahmad ibn Māyid o piloto árabe de Vasco da Gama* Tr portuguesa del Dr Myron Malkiel-Firmounsky (Lisboa, 1960) El texto ruso (Leningrado, 1957) tiene una excelente reproducción fotográfica del original árabe, que falta en la versión portuguesa

¹⁰¹ Discusión en Henning *Terrae* . , II, núm 162

¹⁰² Cf J Vernet *Rujj = Aepyornis maximus* «Tamuda», 1 (1953), 102-105 La historia de esos pilotos fue trazada por Ibn Māyid en una de sus propias obras y se adivina que su experiencia nunca debió decaer por lo que dice Idrīsī (ms París, num 2 221) en su *Nuzhat al muštāq*, fol 62-63 «El capitán del navío lleva en el trinquete numerosos y apropiados instrumentos».

¹⁰³ Cf Henning, IV, núm 164, Din Ta-San y Olesa Muñido *El poder naval chino desde sus orígenes hasta la caída de la dinastía Ming* (Barcelona, 1965), pp 155-159

¹⁰⁴ J Vernet Cap *La Edad Media en La conquista de la tierra* (Barcelona, 1970), pp 40-41, J Needham *Science and civilisation in China* (Cambridge, 1959), voi III, pp 557-558

de el tercer año de la era de Yung-Lo (1405) hasta ahora, hemos recibido siete veces la misión de ir como embajadores a los países del Océano occidental. Los países bárbaros que hemos visitado son Champa, Java, Palembang y Siam; desde aquí cruzamos directamente a Ceilán, en el sur de la India, visitando Calicut y Cochín; hemos alcanzado las regiones occidentales de Hormuz, Adén y Mogadisco. Hemos recorrido más de cien mil *li* de inmensos espacios marinos y hemos contemplado enormes olas parecidas a montañas que alcanzan la cima del cielo. Hemos avizorado países bárbaros muy lejanos, entreviéndolos a través del color azul de la atmósfera, mientras nuestras naves, con las velas hinchidas como nubes, continuaban velozmente día y noche su ruta, hendiendo las encrespadas olas como si fueran un camino real...»

VI. ATLÁNTICO, MEDITERRÁNEO E INDICO

§ 35. Discutir hoy en día, después de conocer el mecanismo de las grandes navegaciones polinesias, después del cruce del Atlántico con medios primitivos como el realizado por Bombard¹⁰⁵, si pudo haber navegaciones a América antes de su descubrimiento oficial, parece superfluo, más seguro es que si éstas existieron (y debieron existir), fueron navegaciones sin retorno, como fueron sin retorno las arribadas fortuitas de botes esquimales o de pieles rojas a las costas europeas en las edades Antigua y Media¹⁰⁶. Que las Canarias y el cabo Bojador constituyeron el límite *oficialmente* conocido del mundo antiguo, parece seguro; pero de ahí a deducir que en las edades Media y Antigua no se alcanzaron las costas del golfo de Guinea, ni tal vez el periplo de Africa en uno u otro sentido, nos parece excesivo. Si los barcos omeyas surcaban el Cantábrico hasta el golfo de Gascuña¹⁰⁷ y recorrían el Mediterráneo y las costas atlánticas de Marruecos a placer, no parece existir impedimento técnico o natural para que no pudieran vencer en circunstancias similares

¹⁰⁵ Alain Bombard *Náufrago voluntario En una balsa a través del Atlántico*. Ed Labor (Barcelona, 1966)

¹⁰⁶ Cf *La conquista de la tierra* (Barcelona, 1970), pp 36-37

¹⁰⁷ J Lacourt-Gayet *Histoire du commerce* (París, 1950), vol II, p 214

corrientes contrarias de 0,5 nudos , si los vientos soplan predominantemente del primer cuadrante nada impide que pudieran remontar de bolina las costas de Africa o engolfarse (como sus compañeros del Indico) y retornar a sus bases para entrar en zonas de corrientes y vientos más favorables.