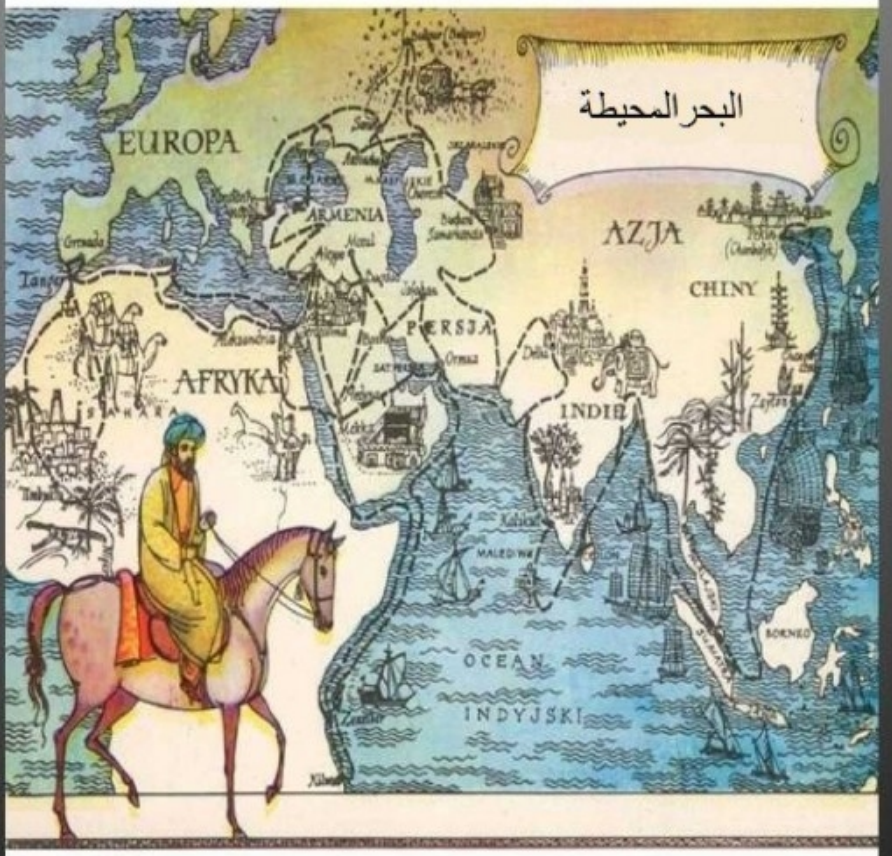
NOTICIAS DE NAVEGANTES DE AL-ANDALUS



LEOPOLDO DE TRAZEGNIES GRANDA

NOTICIAS DE NAVEGANTES DE AL-ANDALUS

LEOPOLDO DE TRAZEGNIES GRANDA

NOTICIAS DE NAVEGANTES DE AL-ANDALUS

SEVILLA 2021

NOTICIAS DE NAVEGANTES DE AL-ANDALUS

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del titular del Copyright.

Presente edición: R:V-2021
ISBN: 978-84-09-32647-1
Depósito legal: SE 1470-2021

Copyright © Leopoldo de Trazegnies Granda
Todos los derechos reservados.

CORREO: trazeg@gmail.com
WEB: https://www.bibliotecatrazegnies.es/

Portada: Mapa de rutas del viajero Ibn Battuta

Edición del autor
Impresa en España a demanda por Bubok.

A mis cuatro nietos,
dos "andalusíes" y dos "flamenquitos":

Estrella
Jorge
Ruben
y Mats

1. PRIMERAS NOTICIAS DE LOS MARES DEL MUNDO

En el manuscrito "*ajbar muluk al-andalus*" (اخبار ملوك الأندلس) o "*Noticia de los soberanos de al-Andalus*" conocido como la Crónica del Moro Rasis o Razi y supuestamente escrita por Muhámmad ar-Razi (محمد بن موسى الرازي) (S. IX) hay un párrafo que presenta algunos enigmas.

Dice así:

"Las Espanias son dos [...] una Espania es á Levante del sol, et la otra es al Poniente; et la Espania que es contra el Poniente, corren sus rios contra la mar grande que cerca todo el mundo".[1]

En nota a pie de página el arabista Pascual Gayangos nos aclara que el mar grande es el que llaman los geógrafos árabes "mar circundante" (البحر المحيطة).

---

[1] Catalán, Diego y Andrés, Mª Soledad de. *Crónica del Moro Rasis.* (Estudio crítico. Edición pluritextual). Seminario Menéndez Pidal. Editorial Gredos. Madrid, 1974.

En los tres manuscritos que se conservan actualmente la frase es casi idéntica.

Es decir, el autor de la crónica daba por sentado que la tierra era redonda y que un mar la rodeaba en su totalidad. No deben sorprendernos los profundos conocimientos de los andalusíes en la Edad Media, los árabes habían traducido a los filósofos griegos y conocían sus descubrimientos científicos, por tanto, sabían perfectamente que Eratóstenes de Cirene en el siglo III a.C. había medido la circunferencia de la Tierra dando la cifra de 39.614 kms. Sabiendo hoy en día que su circunferencia mide 40.067,96 kms. vemos que Eratóstenes cometió un error de sólo 453,96 kms.[2] respecto a las medidas reales.

El historiador y geógrafo bagdadí Abu al-Hasan al-Masudi conocido como el Herodoto de los árabes, se refería así a la forma y tamaño de la Tierra: "*Los astrónomos declaran que la longitud de un grado de la Tierra es igual a cincuenta y seis millas: ellos multiplican este número por trescientos sesenta, y obtienen la circunferencia del globo, cubierto por tierra y mar en veinte mil ciento sesenta millas".*[3]

---

[2] Algunos autores sostienen que el error fue de 6.114 kilómetros suponiendo que la cifra estuviera en estadios ático-italianos y no en estadios egipcios.

[3] No hay unanimidad en la longitud de la milla árabe. Para algunos equivale a 1,8 kms. y para otros a 2 kms. En el primer caso la medición daría 36.288 y en el segundo 40.320 con un error de sólo 245 Kms.

Las mediciones de Eratóstenes fueron adoptadas y recogidas por Ptolomeo en el tratado mandado a traducir del griego por el califa al-Mamun en el año 826[4] que los árabes llamarían "*Almagesto"* y serviría para el estudio astronómico científico. En el siglo XIII, el siglo de Oro de la ciencia en al-Andalus, los avances en astronomía fueron astronómicos, si me permiten la redundancia, como después veremos.

Muhammad ibn Abi Bakr al-Zuhri era un geógrafo almeriense que falleció a mediados del siglo XII. Al comentar un mapamundi hoy perdido advierte: "*Porque la Tierra es esférica y el mapamundi plano, pero ellos la proyectaron sobre un plano tal como hacen con el astrolabio [...] para poder contemplar todas sus partes*". Su tratado de geografía (Kitab al-Yugrafiya - كتاب الجغرافيا -) ha sido la fuente de otros muchos tratados posteriores. (Dolors Bramon). Trata del mundo conocido en el siglo XII, es decir, es un mapamundi todavía incompleto que deja fuera parte del norte de Europa, el África subsahariana, Australia y por supuesto América y el océano Pacífico. Sin embargo, al-Zuhri no tiene dudas en cuanto a la esfericidad de la Tierra.

[4] El traductor fue Hishaq ibn Hunain y Thabit ibn Qurra.

En Occidente se tardó dieciocho siglos en comprobar la forma esférica de la Tierra en la que Cristobal Colón basó su viaje a las Indias, él también había leído y estudiado el "*Almagesto"* en alguna traducción castellana. Sebastián Elcano al arribar a Sevilla en 1522 después de circumnavegar el planeta zanjó la cuestión. Estas expediciones convencieron definitivamente a los científicos europeos de la forma de la Tierra condición sine qua non para la teoría heliocéntrica del universo formulada por Copérnico. Es un hecho que en al-Andalus se sabía que la tierra era redonda muchos siglos antes.

Aristarco de Samos también afirmó en el S. III a.C. que el Sol permanecía fijo y que era la Tierra la que daba vueltas a su alrededor, teoría desconcertante en su momento que recogió Arquímedes en su obra titulada "*Arenario".* Sin embargo esta obra no fue traducida al árabe en tiempos del sabio califa al-Mamun de Bagdad pero sí figura en el "*Canon*" de al-Biruni escrito en tiempos del califato de Córdoba, por lo que se puede deducir que la teoría que expuso Copérnico dieciocho siglos después, ya circulaba normalmente entre los científicos árabes medievales y llegaría al conocimiento de al-Biruni por las obras de éstos.

En el siglo XIII debido al incremento del tráfico comercial se introducen en Occidente, a través de los hispanoárabes, una serie de adelantos

para la navegación. Así, se populariza la vela latina (que no es de origen romano como podría creerse, sino árabe, llamada “alla trina” por ser triangular y de allí derivó a “latina”), en vez de la cuadra (cuadrada o rectangular) utilizada en Grecia en barcos que llevaban también remos porque la vela cuadrada solo puede navegar con el viento de popa. Se sustituyó el timón de espadilla por el de codaste. El primero consistía en una especie de remo que se colocaba en los laterales de la popa; el de codaste era una plancha vertical que se colocaba en la popa sobre el codaste como prolongación de la quilla, lo cual daba mucha más maniobrabilidad a la embarcación. Se desarrollaron las cartas náuticas para facilitar el tráfico en el Mediterraneo, como las que diseñó el historiador sevillano Said al-Maghribi en sus manuales de geografía. Todos estos mapas, cartas náuticas y estudios astronómicos andalusíes, habrían llegado hasta nosotros si no fuera porque el cardenal Cisneros en acto propio de barbarie mandó quemar más de ochenta mil volúmenes (José Antonio Conde) que contenían la ciencia árabe hasta la Toma de Granada, a finales del siglo XV.

Los andalusíes estaban acostumbrados a navegar por las costas de al-Andalus tomando como referencia los accidentes geográficos del litoral, como el macizo del Montgó en la costa de Denia en Alicante, o el Mulhacén de Granada que podían

divisarse desde el mar. La navegación no era fácil como podría suponerse, estaban al albur de las recios y diversos vientos de Oriente y Occidente; sólo era posible en primavera y otoño; con los vientos del este y el oeste, se podía llegar al punto más extremo del Próximo Oriente Mediterráneo, que era el puerto de Acre en la bahía de Haifa, actual Israel, y por otro lado a la bahía de Cádiz. El resto del año los vientos eran tan variables que hacía muy difícil la navegación. No sólo había que contar con los vientos sino también con las corrientes, algunas muy gruesas y peligrosas como las del Golfo de León y las del Estrecho de Mesina.

El mundo medieval tenía sus límites bastante precisos por el oeste. El núcleo lo conformaba el mar Mediterráneo que terminaba en el Estrecho de Gibraltar (*mudiq yabal tariq* - مضيق جبل طارق). Allí se encontraban las columnas de Hércules que la mitología atribuye a este dios romano que hubo de colocarlas una de ellas del lado norte, en el Peñón de Gibraltar y la otra del lado de África en el Monte Hacho de Ceuta. La idea popular era que a partir de allí se extendía el "Mare Tenebrosum" para los latinos y el Bahr az-Zalam (بحر الظلام) para los árabes. Más allá no había tierra según el lema latino "Non Terrae Plus Ultra". En principio nadie podía saber lo que había en ese mar desconocido y suponían que estaba ocupado por peligrosos animales

mitológicos. Sin embargo, en los manuales cultos de geografía árabe se negaban estas creencias populares y mencionaban la existencia de islas que podrían ser las Canarias, Madeira o las Azores mencionadas desde muy antiguo. Como dice el historiador Paul Lunde, una de las hazañas más grandiosas del espíritu humano fue llegar a suprimir la partícula "Non" del lema latino.

El reputado geógrafo al-Idrisi (Muhammad ibn Muhammad al-Xerif) en su "*Descripción de España"* nos da una versión original sobre el origen del Estrecho de Gibraltar. Según se cuenta, nos dice, Europa y África estaban unidos por tierra en ese punto, por lo que "*el mar de Xam era en otros tiempos un lago cercado por todas partes como el mar de Taberistán".* [5] Y más adelante aclara: "*Taberistán es la antigua Hircania, y mar de Taberistán es el mar Caspio".* El Mediterráneo estaba cerrado, pues, como el Caspio, por la unión de los dos continentes.

Siguiendo a al-Idrisi, fue Alejandro Magno el que decidió destruir el istmo por medio de un canal que uniera el océano Atlántico al Mediterráneo y separaría los dos continentes. El motivo aducido era para evitar las constantes guerras entre el norte y el

[5] Mar de Xam, mar de Siria, البحر الشامي. Así llamaban los árabes al Mediterráneo.

sur. La obra de ingeniería tendría que haber sido portentosa porque teóricamente levantaron unas presas al borde de cada mar para poder cavar entre ellas. Reforzaron con diques ambos lados del canal abierto en seco e "*hizo romper el paso del agua desde el mar grande que con su violento ímpetu entró en el mar de Xam hinchando sus aguas".* En la orilla norte quedó aislada Alyezirat Aljadra, la Isla Verde (الجزيرة الخضراء), es decir, Algeciras. Y en la orilla de enfrente Sebta, Ceuta (سبتة), a una distancia de aproximadamente 20 millas.

Para los navegantes experimentados el límite de las Columnas de Hércules sería más político que físico. En el siglo X los magrebíes, aliados de los andalusíes, ya habían recorrido los mares del Atlántico y el Índico y dominaban por completo el Estrecho de Gibraltar (Vernet). Varios siglos antes, los pecios con ánforas de barro de barcos bizantinos encontrados a lo largo de la costa atlántica prueban que en los siglos VI y VII existía tráfico entre el Mediterráneo y el Atlántico. Posiblemente los barcos bizantinos utilizaban los puertos del sur de la Península Ibérica cuando aún se hallaban bajo el poder del Imperio Romano de Oriente. Otro tanto se puede decir de los pecios francos encontrados en el Mediterráneo, aunque muchos de ellos procederían de las costas mediterráneas del Reino Franco. Y a partir del siglo X patrullaba las costas del océano la

poderosa armada andalusí de Abderrámán III. Es decir, detrás de las Columnas de Hércules circulaban mercaderes francos y bizantinos, armadas enteras magrebíes y andalusíes, y vikingos normandos que intentaban saquear las poblaciones del Mediterráneo. Sin contar las expediciones que se atrevieron a separarse de sus costas para averiguar lo que había "plus ultra".

No solamente se navegaba por el Atlántico, sino que desde la antigüedad había faros construídos por griegos y romanos para orientar a los navegantes. El primero que se encontraba al salir al Atlántico era el de Cádiz, una torre cuadrada que en lo alto tenía una estatua que podía ser de un emperador romano o quizás la de Hércules; un poco más al norte estaba el de Finisterre que los marinos tomaban como referencia antes de cruzar el mar Cantábrico rumbo a Bretaña; en las costas del Reino de los Francos el faro de Boulogne les permitía continuar su viaje hacia el norte de Europa y ya en las costas de Inglaterra se encontraban los dos faros romanos de Dover, como dos ojos mirando al Continente desde su punto más cercano.

Los diplomáticos del nuevo Emirato de Córdoba también visitaron el mundo hasta entonces conocido, tanto en Asia como en Europa. Es el caso de al-Gazal (Yahya b. Hakam al-Bakri al-Gazal, Jaén 772). Adolf F. Schack cuenta que este poeta

andalusí, que llamaba la atención por su belleza física, viajó en diversas ocasiones por Oriente comisionado por el emir de Córdoba Abderramán II. Emilio García Gómez menciona la anécdota en el prólogo de su antología *Poemas arábigo-andaluces* que en uno de estos viajes, estando Gazal en Constantinopla en una misión diplomática enamoró a una princesa bizantina. En otra ocasión estuvo en Bagdad debatiendo con los poetas bagdadíes en un homenaje al gran vate Abu Nuwas que había fallecido recientemente. Entre los años 844 y 846 Juan Vernet indica que viajó comisionado por Abderramán II ante la corte danesa, reinaría entonces Horik I [6]. Posiblemente la misión de su embajada era negociar con el rey danés las condiciones para que sus súbditos vikingos dejaran de atacar al-Ándalus como lo habían hecho ese mismo año. Su misión no tendría mucho éxito porque los agresivos nórdicos continuaron atacando el litoral de la Península como después veremos. Es razonable pensar que la misión diplomática de al-Gazal se trasladara en barco a Dinamarca en esas primeras épocas de la marina musulmana.

Así pues, la mitología medieval sobre el océano Atlántico se basaba en leyendas populares

[6] Vernet señala en su libro *El Islam en España* que al-Gazal fue a la corte del rey Knut I, lo cual parece ser un error porque este monarca danés es casi dos siglos posterior.

que poco tenían que ver con los movimientos marinos de la época. Plinio el Viejo en el primer siglo de nuestra Era ya menciona las Islas Canarias. Se sabía que los fenicios habían cruzado las columnas de Hércules varios siglos antes de Cristo y habían fundado ciudades como Gadir (Cádiz) sobre el Atlántico. También establecieron pequeñas colonias mercantiles a todo lo largo de la costa oeste de Europa y África. Descubrieron las Islas Canarias que habían sido pobladas en la antigüedad por los antepasados de los guanches posiblemente de origen bereber. Las Canarias han sido sucesivamente descubiertas, olvidadas y redescubiertas en numerosas ocasiones desde los fenicios hasta su conquista por los españoles en 1402. Los árabes las conocían como las Islas Eternas, al-Yuzur al-Jalidat (الجزر الخالدة).

نهاية

2. LOS ENIGMAS DE LAS TRAVESÍAS DE LOS ANDALUSÍES

En el zoológico de Córdoba, durante el Califato, cuidaban animales exóticos que seguramente traían de sus expediciones navales fuera de la Península. Allí se podían ad-mirar loros habladores y muchas especies de monos de África, de los que posiblemente descienden los llamados "monos de berbería" de Gibraltar. Tal vez también pavos reales de la India ya que en Europa no había pavos corrientes hasta después del des-cubrimiento de América, pero en la India había pavos reales. De hecho, pavo en árabe se dice "gallo extraño", *dik rumiin* (ديك رومي).

Los navegantes cuando volvían de su viajes por el Océano Índico o el Atlántico contaban que habían visto animales fabulosos como "*la zumurruda, que es una bestia venenosa parecida a un simio*" y "*el rujj que es un animal del tamaño de un toro grande. Tiene cuatro patas parecidas a las de un camello y dos cabezas semejantes a las del lobo*". O las sirenas (yawari): "*Son animales marinos que tienen orejas y alas como las aves y la cabeza y el*

cuello como los seres humanos"[7], pero no los podían cazar y los visitantes del zoológico se tenían que contentar con sus descripciones fascinantes.

Los dos últimos versos del poema de Ibn Hazm titulado "La visita de la amada*"* de "*El collar de la paloma"* contienen una metáfora de animales y Emilio García Gómez los tradujo así:

"*Y, aunque era aún de noche, con tu venida brilló*
en el horizonte el arco del Señor,
vestido de todos los colores,
como la cola de los pavones".[8]

Sin embargo, posteriormente, el ilustre arabista cambió su versión del poema de esta manera:

"*Y entonces brilló en el horizonte el arco de Dios,*
vestido de todos los colores,
como la pluma de los pavones". [9]

---

[7] *El mundo en el siglo XII.* (El tratado de al-Zuhri). Dolors Bramon. Editorial AUSA. Barcelona, 1991.

[8] Versión de 1930 de Emilio García Gómez. *Poemas arabigoandaluces*. Espasa-Calpe S.A. Madrid, 1940.

[9] *El collar de la paloma.* Ibn Hazm de Córdoba. Versión de Emilio García Gómez. Alianza editorial. Madrid, 1952.

"Pavón" en español es una palabra arcaica en desuso y poco poética que significa "pavo real", pero también designa una mariposa de gran tamaño endémica en Sierra Nevada en el antiguo Reino Nazarí (Granada), que tiene alas de vistosos colores (Parnassius Apollo). Las hay de dos clases, diurnas y nocturnas, ambas igualmente coloridas. Pero Ibn Hazm no parece referirse a estos llamativos lepidópteros llamados pavones sino a los exóticos pavos de la India.

En la reciente versión de la obra de Ibn Hazm publicada por Jaime Sánchez Ratia vemos que suprime la inexpresiva palabra "pavón" pero cambia el sentido de los versos:

> "*Apareció en el horizonte el arco iris,*
> *apropiándose de todos los colores,*
> *como las colas de los pavos reales".*[10]

Lo que sorprende es la traducción de las dos últimas palabras del poema: كاذناب الطؤاؤيس . Como vemos, se ha traducido por "la pluma de los pavones" o como "las colas de los pavos reales". Sin embargo la raiz árabe (كذنب) no tiene sentido de pluma ni cola sino más bien de "pecado". Dado que

[10] *El collar de la paloma.* Ibn Hazm al-Andalusí. Versión de Jaime Sánchez Ratia. Hiperión. Madrid, 2009.

el poema se encuentra en el capítulo "Sobre la fealdad del pecado" se adivina un significado enigmático que no somos capaces de desentrañar.[11]

Más aún, Ibn Hazm ilustra el poema con una historia que le sucedió a una anciana llamada Hind cuando era joven en una de sus peregrinaciones a La Meca, y se la contó de esta manera al poeta Sulaymán ibn Ahmad:[12]

"*Nos hallábamos en esa nave hasta cinco mujeres, todas peregrinas, e íbamos cruzando el Mar Rojo. Entre los marineros del barco había uno muy gallardo, de buena planta, ancho de hombros y bien hecho. La noche primera lo vi que venía hacia una de mis compañeras y que le ponía en su mano su miembro. Ella al punto, se le entregó. En las noches siguientes fue haciendo otro tanto con las demás. Cuando ya no quedaba sino una, que era yo, me dije para mis adentros:*

'-Ahora las pagarás todas juntas', y, tomando una navaja, la empuñé en mi mano. Por la noche vino, según tenía por costumbre, y, cuando quiso hacer como otras veces, vio la navaja. Se

---

[11] No soy arabista y por tanto estas son sólo elucubraciones poéticas. Requieren del analisis de un especialista.

[12] *El collar de la paloma.* Ibn Hazm de Córdoba. Versión de Emilio García Gómez ya citada en nota a pie de página.

asustó y se levantó para irse; pero al momento me enternecí y le dije, asiéndolo:

'-No, no te irás, hasta que tome de ti lo que me corresponde'. Entonces -concluyó la anciana- cumplió su cometido, de lo que pido perdón a Dios".

La historia de la anciana Hind aparentemente tiene poco que ver con el poema, y Hazm nos lo aclara: "*Los poetas tienen maravillosas maneras de aludir con metonimias a estas cuestiones*".

¿Cuál es entonces el sentido que le quiso dar Hazm a sus versos?

Esta larga digresión poética que me he permitido, viene a cuento para señalar la dificultad que entraña interpretar los poemas hispanoárabes así como los recorridos y el significado de las poéticas descripciones de sus navegaciones en la Edad Media, que son difíciles de desentrañar.

El erudito y geógrafo andalusí Abū Abd Allāh Muhammad al-Idrīs (أبو عبد الله محمد الإدريسي) nacido en Ceuta cuando ésta pertenecía al Imperio Almorávide pasó gran parte de su vida entre Córdoba y el sur de Italia. El rey normando Roger II no dudó en acogerlo en su corte de Sicilia a pesar de ser árabe y potencial enemigo, por sus profundos conocimientos cartográficos. Como se sabe, los normandos o vikingos eran grandes navegantes, durante varios siglos azotaron con sus ataques las

costas atlánticas de al-Andalus hasta lograr a finales del año 1000 establecer un reino que comprendía todo el sur de Italia. Al-Idrisi es autor de algunas obras perdidas sobre el Mediterraneo, pero afortunadamente conservamos su minuciosa "*Descripción de España"*. Entre las cosas que llaman la atención de esta obra es el relato de una expedición por el océano Atlántico. Su texto evidencia la inquietud que existía en esos años para adentrarse en el "Mar de las Tinieblas" y descubrir lo que había más allá de las costas. La expedición debió realizarse partiendo de al-Ándalus antes de la toma de Lisboa por los cristianos en el año 1147.

A diferencia de otras narraciones basadas en leyendas la de al-Idrisi tiene ciertas garantías de verosimilitud por la rigurosidad científica del autor y por estar describiendo hechos de sus contemporáneos almorávides.

Vale la pena reproducir en su integridad el texto de al-Idrisi sobre esta expedición por el océano:[13]

"De Medina Lisbona fue la salida de los almogawarines en naves al mar Océano para conocer lo que en él hubiese; y por eso en Medina Lisbona en el sitio cercano de Alhama-Darab

[13] Xerif Aledris. "*Descripción de España"*. Edición facsimil de la publicada en Madrid en 1799 por la Imprenta Real. Editorial Maxtor. Madrid, 2008.

llaman por ello la calle de los almogawarines hasta los últimos tiempos.

"Acaeció pues, que se juntáron ocho varones todos primos hermanos, y aderezando una nave de carga, previniéron en ella bastantes alimentos para muchos meses, se diéron al mar á los primeros soplos del viento oriental, y como hubiesen navegado casi once dias con felicidad, llegáron á cierto parage de mar, cuyas aguas gruesas daban un mal olor, muchas corrientes y obscuridad:[14] *ellos entónces temiéron un próximo desmán, y volviéron sus velas a otra mano, y surcando el mar á la banda meridional doce dias saliéron á Gezirat-Alganem, por los ganados sin cuento que vagaban en rebaños á todas partes sin pastor ni persona que los cuidase.*

"Luego que estuvieron junto á la isla, saltáron a ella, y encontraron una fuente de agua corriente á la sombra de un árbol, especie de higuera silvestre, cogieron algunas reses y las aderezáron; pero sus carnes amargaban, y ninguno pudo comerlas: guardáron de sus pieles, y continuáron á la parte meridional doce dias, y no lejos descubrieron una isla, y viéron en ella habitaciones y campos labrados: dirigiéronse a ella para averiguar lo que en ella hubiese; pero á poco trecho los

[14] ¿Se trataba del mar de los Sargazos que por su abundancia de algas dan apariencia de aguas gruesas y producen mal olor?

cercó por todas partes gente armada de dardos, que los prendió y llevó en sus barcos á una ciudad que estaba sobre la costa del mar: saliéron, y vieron en ella hombres roxos de pocos pero largos cabellos, de alta estatura, y sus mugeres hermosas á maravilla.

"Tuviéranlos encerrados en una casa tres dias, pero al quarto entró á ellos un hombre que hablaba la lengua árabe y les preguntó: ¿quiénes eran, de dónde y á qué venian? Contáronle sus sucesos, y les prometió buen despacho, y les dixo que él era Intérprete del Rey. Al segundo dia despues los presentaron al Rey, el cual les preguntó lo mismo que su trujiman, y le respondiéron lo mismo que al trujiman, como ellos con el gran deseo de saber lo que habria en el mar de tantas relaciones maravillosas como se refieren, habian querido llegar á sus últimas playas.

"Y cuando el Rey entendió esto se rió, y mandó al trujiman que dixese a la gente, que su padre había mandado ciertos vasallos suyos que reconociesen este mar, y que navegáron en su extensión un mes hasta que les faltó la luz, y se tornáron sin aprovechar su viage: despues mandó el Rey al trujiman que ofreciese a aquella gente seguridad y bien de su parte, para que formasen buena opinion del Rey y de sus obras.

"Esto acabado, los volvieron al encierro hasta que comenzó otra vez el viento occidental, que los sacaron los armados, y les vendaron los ojos y los embarcaron, y despues de tres dias y tres noches de navegacion apacible, como ellos contaban, nos desembarcaron en una playa con las manos atadas, y nos dexáron allí, muy maltratados, hasta que al salir el sol, viéndonos desamparados, nos pareció que oiamos voces humanas, y todos gritamos á una, y llegaron delante de nosotros ciertos hombres, que viéndonos en tan miserable estado, nos desatáron de nuestras ligaduras, y nos preguntáron y habláron en nuestro lenguaje, y eran bárbaros; y díxonos uno de ellos: ¿sabeis cuanto distais de vuestra región? y respondimos, no; y nos dixo: pues entre vosotros y vuestra región hay el espacio de dos meses. Entonces el principal de ellos dixo: ¡Wasafi! Y así se llama este lugar hasta este tiempo Asafy; y es Mersa, que es lo último de Almagreb, de que ya hicimos memoria antes de esto".

De este texto se desprenden algunas incógnitas:

¿Llegaron a sobrepasar las Azores llegando al Mar de los Sargazos? El Mar de los Sargazos se encuentra entre los meridianos 70º y 40º O y los paralelos 25 y 35 N, es decir al oeste de las costas de África pero a poca distancia del Caribe. Su apa-

riencia de aguas gruesas y su olor característico se debe a la abundacia de algas.

¿Cuál era la isla de Gezirat-Alganem que tenía rebaños de animales incomestibles?

¿Llegaron a una isla de las Canarias después de doce días de navegación hacia el sur? ¿Quiénes eran los hombres que encontraron y cuál era la ciudad a la que los llevaron supuestamente en la costa de África? ¿Quienes eran los hombres rojos que la poblaban? ¿Quién era el hombre que hablaba árabe y les sirvió de intérprete con el Rey? ¿Qué idioma hablaba el Rey y su pueblo?

Los que los rescatan parecen ser bereberes (bárbaros) que hablan árabe y les comunican que están al sur del Magreb, a dos meses de navegación de al-Andalus y que el lugar se llama Asafy. Safí es un puerto que aún hoy existe en la costa del Atlántico marroquí, se encuentra en la misma latitud que la isla de Madeira.

Pero esta no fue la única ni la última expedición árabe al Atlántico. El historiador Ibn Jaldún menciona en su Muqaddimah (en el volumen preliminar) una expedición árabe a Canarias en 1350.

El historiador al-Masudi mencionado, que vivió en Oriente en el siglo X, del que se desconoce que estuviera alguna vez en la Península Ibérica, se ocupó de los viajes de los andalusíes hacia Occi-

dente. Es autor de una obra enciclopédica, propia de esa época, que arranca desde tiempos bíblicos con el curioso título de "*Praderas de oro y minas de gemas"(* مُرُوج ٱلذَّهَب وَمَعَادِن ٱلْجَوْهَر), trata en forma global de la historia del mundo conocido. Al hablar del océano Atlántico menciona a un marino cordobés llamado Jushjash ibn Said que se hiciera a la mar con un grupo de jóvenes. Episodio también recogido por al-Himyari en su obra geográfica *"El libro del jardín fragante"*. El relato textual de al-Masudi en la traducción inglesa dice así:[15]

He was a young man of Cordoba: having assembled some young men they went on board a vessel which they had ready on the ocean, and no body knew for a long time what had become of them. At length they came back loaded with rich booty. Their history is well known among the people of el-Andalos.[16]

---

[15] *Meadows of gold and mines of gemes.* Traducción al inglés por Aloys Sprenger. London, 1841.

[16] "Era un joven cordobés que reunió a otros más, para hacerse a la mar en un barco que tenían listo en el océano; nadie supo por mucho tiempo qué había sido de ellos. Finalmente volvieron cargados de un rico botín. Su historia es bien conocida entre la gente de al-Andalus".

Al-Masudi dedica un amplio espacio a la historia de la España musulmana. Narra este episodio cuando se refiere al océano Atlántico pero en el capítulo dieciséis describe con bastante detalle la Península Ibérica desde la llegada de Tariq y Musa.

Al-Masudi cuenta que los jóvenes cordobeses regresaron a Córdoba después de un largo viaje con un rico botín. ¿A dónde habían llegado? Al-Masudi dice que era una aventura bastante conocida en al-Andalus. ¿La conocía Colón? Sabemos que el descubridor de América preparó su viaje exhaustivamente y utilizó muchas fuentes andalusíes. Se sabe que conoció las tablas *ziy almumtaham* desarrolladas en la Casa del Conocimiento (Bayt al-hikmah - بيت الحكمة) en tiempos del califa Harum al-Rasid y que copió la tabla de declinaciones solares (al-Muqtabis) calculada por el astrónomo sevillano Ibn al-Kammad (m. 1195) (Vernet).

Por otra parte, el tratado del citado geógrafo al-Zuhri, ya en el siglo XII, es en realidad un comentario de un mapa que con toda seguridad tuvo ante su vista, un mapa que sería parte de la obra pero, como hemos dicho, desgraciadamente se ha perdido. Existe una versión medieval castellana mutilada que data posiblemente del siglo XV y que se encuentra en la biblioteca de la universidad de Salamanca. El anónimo traductor del manuscrito ha incorporado textos que no pertenecen al manuscrito

original de al-Zuhri (Muhammad Hadj-Sadok citado por Bramon). El contenido de estas interpolaciones se refiere a las Columnas de Hércules y a tres islas canarias. Lo que llama la atención es que según Hadj-Sadok el mapa utilizado por al-Zuhri en al-Andalus en el siglo XII es el mismo que utilizara al-Masudi en Bagdad en el siglo X para su obra *Kitab al-Tanbij wa al-Ishraf,* donde el historiador bagdadí cuenta la aventura de los jóvenes cordobeses que se lanzaron al mar a descubrir lo que había detrás de la Columnas de Hércules y regresaron cargados de un rico botín. ¿Las interpolaciones del traductor castellano son una mera coincidencia o trata de ilustrar la expedición de los jóvenes cordobeses que tal vez llegaron a las Islas Canarias o más lejos?

Los intentos de cruzar el "Mar de las tinieblas" fueron numerosos. La historia que le cuenta el rey Musa del imperio de Mali a su amigo Ibn Amir Hayib, gobernador del Cairo, cuando el rey pasó por Egipto camino de La Meca, es significativa. La anécdota la recoge al-Umari en su *Masalik al-absar*. Por lo visto el rey Muhammad, predecesor de Musa, pensaba que el océano Atlántico que bañaba las costas de su imperio tenía que tener un límite al cual era posible llegar. Para averiguarlo organizó una expedición con 200 barcos de hombres y otros 200 con oro y provisiones y puso al mando de la flota a uno de sus mejores capitanes. Al cabo de mucho

tiempo sólo regresó el buque del capitán. Al ser interrogado narró que fuertes corrientes habían engullido a todos los barcos menos al suyo que iba en último lugar y pudo dar la vuelta. Al rey Muhammad no le convenció la explicación y preparó una nueva expedición, esta vez con mil barcos con hombres y otros tantos con víveres, dejó a su pariente Musa (narrador de la historia) de regente de su imperio hasta que él regresara y se alistó al mando de tan formidable flota con la intención de descubrir los confines del océano. No volvió nadie de esta segúnda expedición.

"Esa fue la última vez que le vimos a él [al rey Muḥammad] y a todos los que se habían ido con él, y así me convertí yo en rey de pleno derecho".

Con estas palabras terminó de explicarle el rey Musa a su amigo el gobernador cairota la forma accidental con la que había llegado al trono del imperio de Mali. ¿Qué le ocurrió a su predecesor Muhammad? ¿Los dos mil barcos fueron engullidos por las corrientes como sucedió en el primer intento? ¿O llegaron a América y no pudieron volver porque desconocían la corriente del Golfo y los vientos alisios del norte?

Muchos han querido ver en estas expediciones la confirmación de la presencia árabe en la

América precolombina, sin haberse podido nunca probar. El geógrafo belga nacionalizado argentino Paul Gallez, basándose en la expresión de al-Zuhri "Sin al-Sin" sostiene la teoría bastante débil de que los árabes fueron los primeros en llegar en el siglo XII.

Al-Zuhri en el párrafo 32 de su *Kitab al-Yugrafiya* dice:

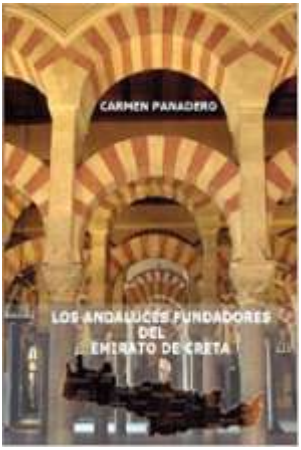
"*Después de ella se encuentra una isla llamada Qaysran de muy buen clima. Es la más próxima a la costa china [...]. Esta isla es conocida con la denominación de "Sin al-Sin" y se le da este nombre porque es la más avanzada hacia el sur*".

La opinión académica de los historiadores es que se refiere a una isla del llamado Sind, es decir del océano Índico, o tal vez a Australia, como veremos cuando tratemos de las expediciones a través del golfo pérsico.

En opinión de Vernet puede afirmarse que las navegaciones hispanoárabes "*si llegaron a América (hecho dudoso), o no regresaron , o si volvieron a las costas del Antiguo Continente, les pasó lo mismo que a los vikingos: habían encontrado nuevas tierras, pero 'no' las habían descubierto*".

نهاية

3. EL EMIRATO ANDALUSÍ DE LA ISLA DE CRETA



Al hablar de las gestas navales de los andalusíes no se puede dejar de reseñar la hazaña de uno de los pobladores del populoso arrabal de Sequnda de Córdoba que sin más formación marinera que la del río que cruza la ciudad fue capaz de dirigir a su pueblo expulsado del emirato cordobés, hasta la isla de Creta y fundar allí un emirato andalusí.

La historiadora Carmen Panadero Delgado[17] nos ofrece en uno de sus rigurosos libros esta asombrosa y casi desconocida aventura de miles de cordobeses que se vieron obligados a abandonar sus viviendas y emprender un éxodo hacia Oriente. Toda la información sobre este suceso épico que contiene el modesto trabajo de divulgación sobre los navegantes hispanoárabes que presento la he obtenido de

[17] *Los andaluces fundadores del emirato de Creta*. Carmen Panadero Delgado. 2ª ed. con Apéndice. Córdoba, 2018.

la documentadísima obra de la investigadora mencionada.

Los sangrientos sucesos de Córdoba desencadenados un día de Ramadán del año 818 se debieron a una explosión de indignación de los habitantes de ese barrio cordobés hartos de las vejaciones y abusivos impuestos que les imponía el emir al-Hakam I. Era una población de artesanos, mercaderes y funcionarios que convivían pacíficamente en Sequnda, arrabal al otro lado del puente Romano, que tuvo el valor de sublevarse contra uno de los emires más tiranos que hubo en Córdoba.

El día del levantamiento los habitantes de Sequnda contemplaron consternados desde la otra orilla cómo se levantaban cruces de las que ya pendían los primeros capturados y sacrificados de la revuelta. Seguramente las autoridades del emirato pensaron que esto arredraría a la población pero provocaron el efecto contrario: la cólera del pueblo los indujo a intentar asaltar el alcázar. El emir omeya ordenó a la caballería cargar sin miramientos contra la multitud. Al cabo de tres días de algarada, se habían producido trescientas ejecuciones por crucifixión, dos mil muertos en la refriega y el arrabal de Sequnda sería incendiado y luego arrasado.

A los que quedaron con vida se les conminó a abandonar el emirato. Familias enteras salieron hacia el exilio, se les obligó a iniciar un camino

hacia ninguna parte puesto que no había un destino para ellos. Abandonaron la ciudad con lo puesto ya que sus viviendas habían sido saqueadas antes de incendiarlas y los pocos enseres que habían quedado habían sido comprados por los mercaderes a precios ínfimos aprovechándose de las circunstancias. Este fue el principio de una de las más grandes epopeyas vividas por los andalusíes.

Se les marcó una primera etapa obligada: los dos principales puertos del emirato cordobés, Algeciras y Pechina, desde donde unos barcos los trasladarían al norte de África abandonándolos a su suerte.

Abu Hafs Umar ben Suhayb ben Isa al-Balluti era un muladí cordobés, es decir, por sus venas correrían la sangre árabe, bereber, y también la romano-visigoda de antepasados cristianos. Llevaría la misma composición genética que la mayoría de los habitantes de al-Ándalus desde los más humildes hasta los propios califas posteriores. Había nacido en Bitrawj (actual Pedroche) en la comarca del Campo de las Bellotas al norte de Córdoba, de allí su apodo al-Balluti y vivía en Sequnda con su familia cuando se produjo el motín.

Según señala Carmen Panadero, en la historiografía de ese confuso primer momento de la rebelión de Sequnda no figura todavía este personaje que sería indispensable en la epopeya de la conquis-

ta de Creta, pero los acontecimientos posteriores nos dan suficientes datos como para pensar que lideró el éxodo desde la salida de Córdoba como más adelante veremos.

Durante la larga estancia en Qayrwan, al otro lado del Estrecho, se reunieron las familias que habían salido de Algeciras con las que lo hicieron de Pechina. Habían recorrido separadamente parte de Marruecos asentándose en principio temporalmente en las ciudades y pueblos que los acogieron. Pero se calcula que unas siete mil familias se quedaron a vivir definitivamente en la recién fundada Fez que ayudaron a edificar dejando su impronta cultural andalusí.

En esa etapa surge el genio carismático del navegante Abu Hafs al-Balluti. Este decidido vecino de Sequnda constata que en la costa magrebí va a ser muy difícil asentar de forma permanente las miles de familias andalusíes y opta por explorar la posibilidad de encontrar una isla que pudiera acogerlos. Con ese objetivo se hace a la mar zarpando desde el puerto de Bizerta en Ifriqiya (Túnez).

Al-Balluti fletó dos barcos en dicho puerto, uno de ellos de guerra, es decir con remos. Embarcaron en las naves los varones más vigorosos dispuestos a hacer una travesía por un mar para ellos desconocido. De las islas que tuvieron ocasión de visitar la que llamó principalmente el interés de al-

Balluti fue la gran isla de Creta que se encontraba bajo dominio bizantino. También advirtió la pequeña isla de Gávdos que se encuentra a unas 18 millas al sur de la primera. Gávdos le podía servir de base de operaciones para invadir Creta.

El resto de la expedición que quedó en el litoral magrebí seguiría la ruta a pie por la costa, cruzando a Trípoli, Misurata y Tobruk. De allí, sorteando el desierto del al-Alamein, llegarían a la ciudad egipcia de Matruh y por último arribarían a Alejandría.

La travesía terrestre, que Carmen Panadero describe con minuciosa precisión, sería penosa e imprevisible. Tan pronto acogidos en su camino por pueblos y ciudades afines a su causa contra el despota emir omeya, como sufriendo agresiones de los pueblos aliados de los emires cordobeses y de las cabilas bereberes enemigas. Causaría sorpresa ver llegar a ese pueblo unido pero compuesto por un mosaico de culturas como una pequeña reproducción trashumante de al-Ándalus. No se harían distinciones ni por origen ni por religión entre árabes, bereberes, muladíes y mozárabes.

Habían pasado varios años desde que salieron de Córdoba, y a pesar de haberse tenido que separar en varias ocasiones en ningún momento perdieron su conciencia de pueblo. Al final todos debían reunirse en Alejandría. Atrae nuestra aten-

ción ese intrépido muladí llamado Abu Hafs al-Balluti, que se hizo a la mar liderando una proeza que podríamos considerar fantástica: conquistar la mitológica isla de Creta y fundar en ella un emirato andalusí.

Algunos cronistas tan reputados como el egipcio an-Nuwayri (m. 1332) autor de una enciclopedia de 31 volúmenes, consignan que la invasión de la isla de Creta se produjo antes de llegar a Alejandría, sin embargo no fue así, como lo demuestra con claridad Carmen Panadero. Ese primer contacto con la isla fue sólo de exploración y se realizó antes de reunirse con el resto de andalusíes que habían hecho la ruta a pie. Lo que sí es posible es que Abu Hasf al-Balluti ya se fijara en ese momento que Creta era una isla periférica del Imperio Romano de Oriente poco defendida y reunía las condiciones para el asentamiento final de su pueblo hispanoárabe.

Antes de llevar a cabo sus planes de conquista de la isla bizantina, las naves de Hafs al-Balluti se dirigieron a Alejandría donde ya los esperaban sus hermanos de nación. Los andalusíes se integraron en la sociedad musulmana/copta de la ciudad y llegaron a representar un papel importante en los acontecimientos que se sucedieron en su tierra de acogida. La ciudad fundada por Alejandro Magno vivía tiempos convulsos con un pueblo que sufría el

despotismo de un gobernador impuesto por el califato de Bagdad. Sorprendentemente los andalusíes de Sequnda encontraron en Egipto una situación similar a la que habían dejado en Córdoba.

Lograron intervenir en la política y contiendas intestinas de Egipto poniendo a disposición del pueblo su gestión diplomática respaldada por un poderoso ejército que habían logrado formar durante los tres años de éxodo. El éxito de los andalusíes fue contundente y pasaron de extranjeros recién llegados a ser reconocidos como los libertadores del pueblo alejandrino frente a la opresión del gobernador del califato abbasí. Esto les permitió instaurar una república independiente. El elegido para presidir el nuevo gobierno fue sin duda alguna Abu Hafs al-Balluti. El valiente caudillo de la epopeya vivida por los pobladores del arrabal de Sequnda había llegado a ser el máximo dirigente de Alejandría.

La heterogénea república alejandrina estaba formada por musulmanes, cristianos de distinto signo, entre los que se contaban los coptos como los más importantes, a los cuales se añadieron los andalusíes con su propia diversidad hispánica llegados del lejano emirato cordobés de Occidente.

Si hubieran empleado la misma fiereza cuando los sucesos de Sequnda en Córdoba contra el emir al-Hakam I, seguramente habrían cambiado el curso de la historia de al-Ándalus, pero en aquel

entonces era una población de trabajadores, artesanos sin ninguna preparación militar, era gente de paz que como hemos dicho llegaron a sublevarse por estar asfixiados a impuestos y vejaciones. Luego, en el éxodo, se habían convertido en un poderoso ejército multicultural y lejos de su patria no dudaron en participar en el restablecimiento de la justicia allí donde fueran.

El califato abasí de Bagdad no podía permitir que lo despojasen de una plaza tan importante como Alejandría y pusieron todos sus medios para reconquistarla. Lo lograron al cabo de cinco años. Ante la derrota, al-Balluti volvió a desplegar sus dotes diplomáticas para salvar a su pueblo del exterminio y logró un acuerdo muy favorable para los hispanoárabes. Pactó con los representantes de Bagdad abandonar la ciudad de Alejandría para ir a conquistar la isla de Creta. Al califa al-Mamun de Bagdad le interesaba que los andalusíes tomaran esa isla bizantina porque significaba extender el Islam por el Mediterráneo. Para lo cual puso a disposición del navegante cordobés cuarenta barcos totalmente equipados y con remeros mercenarios. Las condiciones obtenidas por Hafs al-Balluti eran inmejorables, aparte de sus extraordinarias dotes de caudillo demostraba ser un gran negociador, aunque esto supuso un nuevo éxodo para los transterrados de Sequnda y esta vez su éxodo sería por mar.

De esa manera se lanzaron a la conquista naval de Creta y las pequeñas islas aledañas. En la primera expedición tomaron parte solo los guerreros y utilizaron como centro de operaciones la pequeña isla de Gávdos como seguramente habían previsto. Desde ella organizaron la invasión de Creta. Los cretenses se vieron sorprendidos ante la llegada del aguerrido ejército andalusí y no parece que opusieran demasiada resistencia. En viajes sucesivos fueron llegando las familias que habían quedado en Alejandría para establecerse definitivamente en el teritorio conquistado. Trasladaron la capital al llamado Castillo del Foso, donde fundaron la ciudad de Khandaq (actual Heraklion), y ocuparon gran número de ciudades y pueblos, luego paulatinamente incorporaron el resto de poblaciones de los extremos de la isla, cosa que les llevó varios años.

Se constituyó el emirato y Hafs al-Balluti fue proclamado emir. El emirato de Creta era independiente políticamente, pero no así en cuanto a lo religioso, del califato de Bagdad, igual que el emirato de Córdoba. A partir de ese momento se constata la prosperidad que le proporcionó el gobierno andalusí. Se acuñó moneda propia y entablaron vínculos comerciales principalmente con Egipto y con muchos de sus vecinos, incluso llegaron a tener relaciones con su antigua patria andalusí donde ya reinaba Abderramán II, hijo del siniestro al-Hakam I, a pesar

de que el emirato cordobés mantenía buenas relaciones con el Imperio Romano de Oriente; por esas épocas se encontraba en misión diplomática en Bizancio (actual Estambul) el poeta andalusí ya mencionado Yahya b. Hakam al-Bakri al-Gazal.

Las ciudades cretenses cambiaron de aspecto, los colores bizantinos de las casas fueron reemplazados por la cal andaluza dando lugar a pueblos blancos y por las calles se oiría un idioma nuevo aparte del árabe: el romance mozárabe que aún hablarían algunos de los expulsados de Sequnda.

Como ya hemos dicho, Carmen Panadero no ha encontrado mención del adalid al-Balluti en las crónicas hasta la etapa de los andalusíes en Alejandría. Esto podría hacernos suponer que las primeras exploraciones marítimas de las islas del Egeo iniciadas desde Ifriqiya pudieran haber sido encabezadas por otros. Panadero argumenta con acierto en contra de esta hipótesis que en la negociación de las capitulaciones con los representantes del califato de Bagdad, Hafs al-Balluti tuvo que demostrar su amplio conocimiento de Creta y de las islas aledañas. Está claro que para proponer la conquista de la isla bizantina como contrapartida, al-Balluti tenía que saber de lo que hablaba por experiencia propia. No sólo tenía que tener los conocimientos geográficos necesarios, sino exponer una estrategia para la conquista de la isla bizantina y

evaluar los riesgos que corría. Estos conocimientos sólo podía haberlos adquirido estudiando él mismo las costas de la isla en su primera expedición. Sin estas garantías el gobernador abasida no le hubiera entregado cuarenta barcos perfectamente pertrechados para realizar la empresa. No parece haber duda pues que este cordobés de Pedroche fue el protagonista de la mayor proeza llevada a cabo por los andalusíes en el Mediterráneo.

Algunas fuentes bizantinas, según señala Carmen Panadero, tacharon de piratas a estos esforzados exiliados de Córdoba que se convirtieron en temibles marinos en las islas orientales del Mediterráneo. El reconocido escritor cordobés Manuel Harazem (recientemente fallecido) citado por Panadero, ha hecho suya la hipótesis de que los piratas levantinos ayudaran a los de Sequnda en sus expediciones por el mar Egeo, la investigadora cordobesa no descarta que pudieran haber recibido algún tipo de apoyo por parte de Abdallah al-Balansí (el Valenciano). Pero hay que tener en cuenta que Abdallah no era estrictamente un pirata, era el gobernador de Valencia, por lo que sólo se puede pensar que amparara de alguna forma la actividad de los piratas levantinos. Pero no se debe confundir las tradicionales aceifas[18] árabes contra enclaves cristia-

[18] Incursiones musulmanas en tierras cristianas.

nos, que eran relativamente frecuentes, con los actos de piratería. Al-Balansí era tío del cruel al-Hakam I y en los primeros años de reinado, éste tuvo enfrentamientos con su sobrino a raíz de la sucesión al trono de Hixem I. Aunque habían cerrado un pacto de paz no es extraño que al-Balansí hubiera visto con buenos ojos la subversión del arrabal de Sequnda contra su viejo rival monárquico. Colaborar en la expulsión podía tener un doble objetivo: ayudar a esa gente que le caería bien y a su vez reconciliarse con su sobrino prestándole un servicio.

Más difícil me parece que los piratas levantinos de Valencia y Tortosa intervinieran de forma desinteresada porque esa actitud no es propia de piratas. ¿Se plantearon entonces un posible saqueo de Alejandría? Habría que descartar esta hipótesis porque en aquellos momentos ni los propios expulsados conocían aún cuál iba a ser su destino.

Por otro lado, Carmen Panadero apunta en el apéndice de la 2ª edición de su obra el apoyo que pudo proporcionar la Federación de Marinos de Pechina. Esta ciudad, como mencionaremos en siguientes capítulos de este trabajo, llegó a ser casi una república independiente poseedora de uno de los principales puertos de la marina de al-Ándalus. La poderosa Federación de Marinos era el órgano de

gobierno ejecutivo de esa ciudad-estado. Sabiendo que parte de los expulsados debían embarcar en Pechina, no sería extraño que la Federación, motu proprio o cumpliendo ódenes de Córdoba, hubiera colaborado con los de Sequnda, aunque su contribución no fuera más lejos que hacer posible su traslado a las costas de África.

Años después, cuando los andalusíes llegan a Alejandría, no parece probable que volvieran a aparecer los piratas levantinos con intenciones de saquear la ciudad y desaparecer con el botín. Como hemos mencionado, los que llegan son los desterrados de Sequnda con sus familias después de haber recorrido miles de kilómetros en busca de un lugar donde fijar su nuevo hogar, como al fin lo hicieran en Creta. Por otra parte, llamaría la atención que habiendo supuestamente participado los piratas en Alejandría no participasen después en Creta.

Durante el emirato los andalusíes-cretenses se preocuparon en fortalecer la flota, al-Balluti siempre la consideró el "Pilar del Estado", porque sabían que su principal enemigo llegaría tarde o temprano por via marítima desde las costas del Imperio Romano de Oriente. No tardó mucho el primer enfrentamiento y la primera victoria del emirato, tuvo lugar al año siguiente de su llegada. Muchos fueron los intentos fallidos de Bizancio durante más de un siglo para recuperar la isla, pero

la pericia naval de los cretenses-andalusíes lograron siempre repelerlos.

El año 855 muere Abu Hafs al-Balluti luego de haber reinado durante 28 años después de la fundación del emirato. Se calcula que tendría entre 65 y 70 años. El emirato continuó los veinte años siguientes bajo el reinado de su heredero Suhayb I. Este segundo emir de Creta también era cordobés, había sufrido de niño el horror de la represión del arrabal de Sequnda y luego el penoso exilio hasta llegar a Alejandría. A éste le sucedió su hijo Abu Abdallah ben Suhayb, nacido ya en Creta posiblemente. La dinastía iniciada por el pionero Abu Hafs al-Balluti se extinguió el año 961 con el último emir llamado Abd al-Aziz ben Suhayb al-Qurtubí (el Cordobés) que moriría en 961 después de la reconquista bizantina de la isla. Ese mismo año, en su lejana tierra de origen, fallecía Abderramán III, ya en condición de primer mandatario del Califato de Córdoba, y le sucedería su hijo al-Hakam II, no menos culto e ilustre.

El emirato andalusí de Creta había durado casi siglo y medio hasta que el Imperio Romano de Oriente lograra al fin recuperar la isla. La reconquistaron mediante una expedición que no fue precisamente naval. Sigilosamente desembarcaron en la bahía de Almiros, al oeste de Khandaq y después de una dura batalla los cretenses-andalusíes tuvieron

que replegarse tras las murallas y el foso de la capital. Los bizantinos establecieron un asedio que terminaría con la toma de la ciudad y la masacre de aproximadamento 200.000 personas entre nativos cretenses y descendientes de los pioneros cordobeses que fundaron el emirato.

Se cerró así la etapa floreciente del emirato andalusí en Oriente que Carmen Panadero nos ha descrito de forma exquisita. En la histórica isla de Creta conocida en la mitología griega por haber sido el lugar donde se hallaba el laberinto del Minotauro donde Teseo mató al mítico monstruo, los andaluces del arrabal de Sequnda de Córdoba escribieron unas páginas de superación y emotivo heroísmo, casi desconocidas por el gran público.

نهاية

4. EL MAPA DE PIRI REIS Y LA NAVEGACIÓN MEDIEVAL

En 1501, cuando hacía casi diez años que Colón había llegado a América, un expirata ascendido a almirante de la armada turca, llamado Kemal Reis, capturó siete barcos españoles en el Mediterráneo. Dio la casualidad de que en uno de ellos viajaba un tripulante que había acompañado a Colón en sus tres primeros viajes del descubrimiento. Debía ser alguien relativamente importante, tal vez un oficial de una de las naves descubridoras porque traía consigo un mapa trazado por el propio Cristóbal Colón donde figuraba el litoral de las nuevas tierras e islas descubiertas. Para el Imperio Otomano, en plena fase de expansión, las cartas náuticas tenían una importancia excepcional. Kemal Reis confió el mapa a su sobrino Piri Abu Hayyi Muhammad, conocido como Piri Reis.

El sobrino de Kemal Reis que resultó ser un gran coleccionista y cartógrafo, maduró el proyecto

de hacer un mapa global de toda la tierra conocida. Utilizó al menos veinte mapas reduciéndolos a la misma escala, entre ellos el de las costas del Caribe.

El mapa de Piri Reis estuvo terminado en 1513 y fue uno de los primeros mapas que intentaba reflejar el globo terráqueo en su integridad. Sin embargo, este mapa que sería muy utilizado por los navegantes árabes y otomanos, no fue conocido en Occidente hasta 1929, año que se encontró un fragmento del Mapamundi diseñado por Piri Reis en la biblioteca del Museo del Palacio Topkapi Sarayi de Estambul, por el orientalista alemán Paul Kahle y un grupo de estudiosos del museo.

El hallazgo del mapa de Piri Reis creó una falsa leyenda de que podía ser anterior al descubrimiento de América por los españoles, que rápidamente fue desmentida al conocer su origen y saber que la parte referente a América estaba basada en un mapa del propio Colón (tal vez el único que se conoce de su puño) y el resto de zonas del mundo se debía a mapas de los descubrimientos portugueses en las costas de África y de los marinos árabes en el Mediterráneo.

Es posible que entre los mapas que utilizó Piri Reis también estuvieran los mapas diseñados por Juan de la Cosa. No se puede descartar que el marino capturado por Kemal Reis los trajera consigo. Juan de la Cosa había coincidido con el pri-

sionero en las dos primeras travesías de Colón; participó en el primer viaje con nave propia, la Santa María (llamada originalmente La Gallega) que capitaneaba el almirante y él iba de maestre. En el segundo viaje que acompañó a Colón se inició como cartógrafo dibujando los primeros mapas del Caribe. En el primer viaje participaron en la expedición sólo tres naves con 90 tripulantes, en su mayoría marineros andaluces. A la historiadora norteamericana Alicia Bache Gould le debemos la identificación de todos y cada uno de los tripulantes de ese primer viaje de Cristobal Colón. En el segundo viaje el navegante genovés contó con 17 embarcaciones con una tripulación entre 1.500 y 2.000 hombres donde no todos eran marineros, el pasaje era mucho más variopinto, la mayoría iba con el objetivo de poblar, adoctrinar y cartografiar las nuevas tierras.

En 1499 Juan de la Cosa volvió nuevamente a América como piloto mayor en la expedición de Alonso de Ojeda que también había participado en el segundo viaje de Colón. Explora y cartografía toda la costa norte de América del Sur, desde la actual isla Margarita hasta Punta Espada, en la Guajira colombiana. De regreso a España, el año 1500, terminó el que es seguramente el primer mapa global de la Tierra.

Hay algo que nos indica que Piri Reis se había basado en los mapas colombinos para pintar las

costas de América. El motivo es que en el mapa de Juan de la Cosa no se halla la isla de Cuba porque se creía que era una prolongación de Tierra Firme; en el mapa de Piri Reis, trece años después, tampoco figura Cuba que ya era conocida como isla. Sin embargo está dibujada en pleno océano Atlántico la misteriosa isla de San Brandán, San Borondón en castellano, a la que jamás nadie ha llegado y que será objeto de un capítulo de este trabajo.

Pedro Álvares de Cabral había descubierto las costas de Brasil en 1500, hecho que conoció Piri Reis. En 1503 sale publicada la obra "*Mundus Novus"* del veneciano Amerigo Vespucio a quien le debemos la nomenclatura básica del nuevo continente. En él relata su viaje a América en naves portuguesas en 1501. Este libro también debió llegar a manos del cartógrafo turco.

En 1521 Piri Reis publica su "*Libro de la navegación"*, completísima descripción geográfica del mundo, deteniéndose en detalles de las costas y las islas, obra de invalorable importancia para las conquistas que estaba llevando a cabo el Imperio Otomano. En la introducción no deja de mencionar los descubrimientos de Cristóbal Colón en las "Antillas" y las expediciones portuguesas por el Índico.

Piri Reis permanecerá activo con grado de almirante comandando la flota otomana hasta supe-

rar la edad 80 años. Moriría decapitado en Egipto por el gobernador Alí Bajá por orden del sultán Solimán el Magnífico acusado de soborno al no haber podido o haberse negado a tomar la estratégica isla de Ormuz en poder de los portugueses en el Golfo Pérsico.

نهاية

5. LA ISLA DE SAN BRANDÁN O SAN BORONDÓN

Durante mucho tiempo se creyó que la isla visitada por San Brandán (San Borondón en español) era la novena isla Canaria (a menudo se la menciona como la octava porque no contaban con La Graciosa) y figuraba, como hemos mencionado, en el mapa de Piri Reis, pero lo más sorprendente es que siguió pintándose en las cartas náuticas hasta el siglo XVIII sin que nadie tuviera constancia de su existencia. La isla aparecía y desaparecía de la vista de los navegantes que transitaban entre los paralelos 25-30 N al oeste de las Islas Canarias, sin que nadie pudiera dar una explicación convincente.

En el tratado de Alcazobas (Portugal) de 1479 se reconoció la soberanía de Castilla sobre "*Lanzarote, La Palma, Fuerteventura, La Gomera, el Hierro, la Graciosa, Gran Canaria, Tenerife e todas las otras islas de Canaria ganadas e por ganar*", es decir, sobre las ocho islas conocidas y sus islotes adyacentes, pero la "non trubada" isla de San

Brandán que estaría entre “las por ganar” fue objeto de disputas posteriormente entre los dos reinos vecinos. Se admite que en un protocolo del tratado de Évora firmado el 4 de junio de 1519 quedó zanjada definitivamente la cuestión adjudicándosela a Castilla “si la hallare”.

La historia de esta escurridiza isla se remonta al siglo VI donde un abad de la lejana Irlanda llamado Brandán deseaba visitar el lugar en el que había estado el Paraíso Terrenal. Brandán se lo toma como un viaje iniciático a la primera morada del hombre. Con tal propósito va a pedirle consejo al ermitaño Barinto que moraba en los bosques irlandeses. El asceta le cuenta una historia vivida por su ahijado Mernoc. Éste, que debía ser santo también, un día abandonó la vida monacal para lanzarse al mar en busca del “mismísimo lugar donde no penetra nadie, salvo los santos” ¡y lo consiguió! Llegó a una isla que exhalaba el perfume de las flores del Paraíso. Su padrino, el cenobita Barinto, lo siguió y refirió al abad Brandan que pudo acercarse tanto que llegó a ver el Paraíso y escuchar a los ángeles pero no pudo entrar. Vivamente impresionado, el abad Brandán quiso imitar a los cenobitas y no dudó en lanzarse él también al mar acompañado de catorce monjes de su abadía. Lo hizo en una pequeña embarcación que utilizaban los monjes de entonces para sus exploraciones con el casco cubierto de pie-

les de buey engrasadas para facilitar el deslizamiento del agua (curach irlandés).

Pasaron cuatro siglos antes que la aventura del abad y sus monjes la recogiera y escribiera en latín un monje alemán del siglo X titulándola "*Navigatio Sancti Brendanni Abbatis*". Se desconoce el nombre del monje narrador y tampoco se sabe cómo llegó la historia a sus manos.

Pasaron otros dos siglos hasta que el arzobispo Benedeit la rescatara y tradujera del latín al inglés popularizándola en toda Europa.[19] Lo cierto es que en el siglo XII la aventura de San Brandán tuvo mucho éxito entre las historias medievales que circulaban en Occidente y especialmente en España.

Brandan con sus monjes estuvieron viajando durante siete años en su barco envuelto en pieles de bueyes. Cruzaron el Canal de la Mancha y posiblemente costearon el Reino Franco, descendieron por el litoral del Reino Hispanovisigodo y tal vez se separaron lo suficiente de la costa como para avistar la isla de Madeira, asímismo podrían haber llegado hasta las Azores. Sobrepasaron el paralelo 30 frente a las costas africanas visitando y revisitando muchas islas en busca del Paraíso. Encontraron islas tan singulares como la de los pájaros donde había un

[19] Existe la traducción al castellano de la versión de Benedeit en una preciosa edición de Siruela de 1983.

árbol tan blanco como el mármol lleno de pájaros blancos también, que en realidad eran ángeles caídos que Dios no castigó al infierno como a su maestro, el orgulloso Satanás que se rebeló por soberbia, y ellos en cambio no hicieron otra cosa que comportarse como sus servidores "*por aquella razón fuimos desheredados del reino de la Verdad, pero, como no ocurrió por culpa nuestra, gozamos de cierta gracia divina*".

Otra aventura asombrosa fue la ocurrida con el pez-isla. Saltaron a tierra y después de celebrar los oficios llenos de fervor, se dispusieron a asar una carne que Dios les había provisto, para lo cual recogieron leña y encendieron fuego. De pronto la tierra empezó a temblar, todos aterrorizados volvieron al barco precipitadamente mientras contemplaban cómo la isla donde habían estado se hundía en la profundidad del océano. Se trataba de una ballena gigantesca que al sentir el calor de la hoguera en el lomo se había despertado y sumergido.

El acontecimiento no era muy extraño, los primeros navegantes del Atlántico vieron ballenas que les parecieron gigantescas, allí está la que viera el cronista Fernández de Oviedo cerca de Panamá "*lo que mostraba fuera del agua, que era la cabeza y dos brazos, y de allí abajo parte del cuerpo, más alto era que nuestra carabela y sus másteles*

mucho"[20], pero ninguna como la imaginada por el abad Brandán que tendría varios cientos de metros, tantos como para llegarla a confundir con una isla. Un episodio con ballena-isla figura también en el libro de "*Las mil y una noche"* teniendo como protagonista a Sindbad el Marino, como más adelante veremos.

Llegaron también a la isla de las ovejas. Es curioso que en esto coincide con el relato ya mencionado de la expedición de los *almogawarines* de al-Idrisi pero en este caso no eran reses de carne venenosa sino "ovejas inmortales" lo que encontró el abad Brandán.

Continuaron el viaje sorteando todo tipo de monstruos marinos, presenciando luchas entre dragones y grifos y animales mitológicos que salían de la mar para engullirlos, pero siempre se salvaron gracias a la ayuda divina que nunca los abandonaba. Así llegaron a la isla del Paraíso que el asceta Barinto y su ahijado Mernoc visitaron y le contaron a Brandán. Era un lugar apacible donde no existía el dolor y todo era felicidad. El abad Brandán al fin cumplió su sueño y hubiera querido quedarse allí, pero le advirtieron que tenía que regresar con sus

[20] *Bestiario Colombino* (primer viaje 1492.1493). Fernando Tola de Habich. Factoría Ediciones. México, 2017.

monjes a su tierra de Irlanda porque todavía no había llegado el momento para que entrara en el Paraíso.

Cristóbal Colón también hace una referencia a la misteriosa isla canaria en su diario de bitácora el 9 de agosto de 1492. Cuando pasó por la Gomera el almirante afirma que "*juraban muchos hombres honrados españoles que en la Gomera estaban* […] *que cada año veían tierra al Oeste de las Canarias*".

La isla de San Brandan se ha seguido buscando denodadamente hasta tiempos modernos. Muchas personas declaran haberla visto desde las islas más occidentales, es decir desde La Palma, La Gomera y El Hierro. Hay días que aparece y otros que se difumina en el horizonte. Hasta hay quien sostiene haberla fotografiado y existen imágenes borrosas que aún no se han podido verificar.

نهاية

6. EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

Sabemos que antes de emprender su expedición, el almirante se documentó en muchos libros de los antiguos historiadores y mantuvo correspondencia con el sabio florentino Pablo Toscanelli, experto en los viajes que había hecho Marco Polo por Asia casi dos siglos antes. Cristobal Colón no pudo ver el mapamundi que confeccionó Piri Reis puesto que es posterior a los dibujos de América que él mismo realizó, como indicábamos más arriba[21]. Quizá una de sus fuentes más importantes fuera el "*Imago Mundi*". Esta obra, que consta de tres volúmenes y se debe al cardenal francés Pièrre d'Ailly que se basó en las obras de la antigua Grecia, se publicó en las prensas de Lovaina en Bélgica entre los años 1480 y 1482.[22]

Colón debió estudiar en profundidad los incunables de Pièrre d'Ailly porque hizo muchas anotaciones al margen, algunas de ellas sobre las latitudes y longitudes respecto a islas y puntos de

---

[21] Supra cap. 4 pág. 53

[22] Actualmente se conserva en la Biblioteca Colombina de Sevilla que contiene los libros de Hernando Colón, hijo del descubridor.

referencia de la costa. Sin duda este libro animó a Colón a iniciar su viaje, en él leería los textos de Ptolomeo y Plinio el Viejo que daban a la tierra un tamaño menor del que realmente tenía. Por tanto su objetivo, la India, no podía encontrarse a muchas jornadas de navegación desde España.

Los últimos años del siglo XV debieron ser de gran agitación en Europa y España. Por un lado se perdía el último reducto bizantino en Asia a manos de los turcos, pero por otro el Continente iniciaba su expansión hacia el este y el oeste. Mientras tanto en España los Reyes Católicos se disponían a completar el territorio con el único Estado musulmán que quedaba en al-Andalus, el sultanato nazarí de Granada, para lo cual habían desplazado su ejército al sur de la Península. Se salía de la Edad Media para entrar en un período de innovaciones, ávidos de conocimientos geográficos, astronómicos y científicos. Estas inquietudes se trasladaban a los marinos europeos ansiosos por explorar las islas fantásticas que había más allá del Estrecho de Gibraltar y su posible comunicación con la India. Cristóbal Colón no era pues el único. John Cabot, llamado Juan Caboto en España, también se afanaba por montar una expedición de las mismas características. Lo consiguió pocos años después, en 1497, con el apoyo del rey de Inglaterra Enrique VII y la financiación de los comerciantes de Bristol ávi-

dos de comerciar con la India. Recorrió las costas de Terranova buscando un paso hacia el oeste sin lograr atravesar el continente americano hasta el océano Pacífico.

El 19 de septiembre, casi un mes antes de fondear en la isla de Guanahaní Cristóbal Colón ya sabía que estaba navegando entre islas, llevaba un tiempo viendo aves que no suelen apartarse de la costa y plantas de tierra aún verdes flotando en el mar, señal de que llevaban poco tiempo en el agua. "*Tuvo por cierto que a la banda de norte y de sur había algunas islas, como en la verdad lo estaban y él iba por medio de ellas".*

Conforme se acercaban a América se deshacían todos los mitos de monstruos y animales fantásticos que la tripulación temía. El mismo tipo de aves que los despidieron unos días después de zarpar de la Gomera, los recibían unos días antes de llegar a las costas de América.[23] Estas aves eran garjaos y rabos de junco "*que nunca se apartan de la tierra más de 25 leguas"*. El almirante se sentiría en un escenario familiar cuando cuatro días antes de llegar a tierra escribe en su diario de bitácora: "*Los aires*

[23] Sobre los animales que Cristóbal Colón vio en su primer viaje a América, tenemos el minucioso estudio de Fernando Tola de Habich, *Bestiaro Colombino,* reseñado en N. a pie de la página 63.

muy dulces, como en abril en Sevilla, que es placer estar en ellos: tan olorosos son".[24]

En los mapas que llevaba Colón "*según parece tenía pintadas el almirante ciertas islas por aquella mar"*. No podían ser islas de América, eran islas de Asia y Colón suponía que las que estaban atravesando formaban parte de Cipango, por eso decidió no detenerse porque su objetivo era llegar a la India. Y ante la insistencia del capitán de La Pinta Martín Alonso, le responde que era mejor ir a tierra firme y después a las islas.

Alguno de esos mapas que llevaba Colón, concretamente uno que, como hemos dicho, él mismo pintó, llegaría a las manos del cartógrafo turco Piri Reis para trazar el mapa del globo terráqueo como hemos mencionado más arriba.

El descubrimiento de América y la toma de Granada marcan el final de la España medieval multicultural y el cierre de un rico período que había donado a Europa a través de la cultura árabe toda la filosofía, ciencia y poesía de la que carecía hasta entonces.

---

[24] *Diario de Colón.* Transcrito por Bartolomé de las Casas y publicado por Martín Fernández de Navarrete en el tomo I de su *Colección de los Viages y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles.* (Edición y comentario preliminar de Carlos Sanz). Bibliotheca Americana Vetustissima. Madrid, 1962.

Al mismo tiempo que Colón embarca para las Indias los judíos sefarditas son expulsados del territorio español y un siglo después lo serían los musulmanes moriscos consiguiendo de esta manera la uniformidad bajo el credo cristiano y en gran proporción étnico, ya que durante ocho siglos se había producido un mestizaje general entre las tres culturas. Los expulsados eran los musulmanes que no habían querido convertirse y eran llamados moriscos o mudéjares.

España traslada al otro lado del Atlántico esta diversidad étnica que se suma a la indígena para dar lugar a un nuevo hombre indoeuropeo fuera de Europa. El componente hispanoárabe en América, hasta ahora no bien estudiado, es mucho mayor que el que se presume y lo podemos percibir en las costumbres y vestimenta populares (un buen ejemplo es el prototipo de limeña con manto llamada "Tapada"), lenguaje y arquitectura de las ciudades que se fundaron en el Nuevo Continente.

نهاية

7. AL ESTE DEL EDÉN

Existen varias teorías sobre el origen del topónimo al-Ándalus. La más difundida sostenía que los árabes la llamaron "tierra de vándalos", sin embargo los vándalos no se detuvieron demasiado en la Península antes de continuar su camino hacia África. En el año 711 que desembarca Tariq en Gibraltar no quedaba ni rastro de los vándalos. En todo caso la hubieran podido llamar "tierra de suevos" que fueron los únicos bárbaros que permanecieron en el noroeste de la Península y con más razón "tierra de godos" que eran los que gobernaban en ese momento.

Parece más coherente que su nombre viniera de la expresión "Landa-hlauts" en lengua germánica de los visigodos que vendría a significar "tierra de repartimiento" porque al entrar a la Península se la fueron repartiendo por sorteo. Sin embargo esta expresión no figura en ningún documento. Por otro lado, los godos cuando llegaron a Hispania estaban muy romanizados y es poco probable que para autodenominarse utilizaran una expresión goda y no

la latina “Gothica sors” que sí fígura en algún documento histórico.

Descartadas las dos teorías más conocidas nos quedamos con la defendida por Joaquín Vallvé adscribiendo a al-Ándalus la mitología griega de Atlantis, el lugar donde Atlas sostenía sobre sus hombros el cielo. Los árabes preislámicos ya conocían la existencia mitológica de esa isla o península llamada Atlántida mencionada por Platón, con supuesta existencia detrás de las Columnas de Hércules, y se referían a ella como alyazirat al'atlasia (الجزيرة الاطلسية). Es probable pues que identificaran la península ubicada en los confines del mar Mediterráneo con esa idea del mundo mítico griego. En los diálogos de Timeo y Critias, Platón describe la Atlántida como un vergel con fuentes de agua caliente y fría, cruzada por caudalosos ríos y con una tierra de frondosos bosques tan fecunda que producía toda clase de alimentos vegetales. De su fauna resaltaban la abundancia de elefantes y en cuanto a su riqueza las minas de oro. Paisaje que coincidiría con el de la Península Ibérica.

La imagen idealizada de al-Ándalus como un edén similar a la Atlántida permaneció en el imaginario árabe hasta su destrucción por las conquistas

cristianas. Los viajeros musulmanes que visitaban la Península se quedaban admirados ante la belleza de sus paisajes y el lujo de sus palacios. La ciudad de Medinat az-Zahra obra de Abderramán III cerca de Córdoba o el barrio de az-Zahira construído por Almanzor no tenían nada que envidiarle a los palacios de Oriente.

Mientras en el siglo X el Califato Abasida de Bagdad entraba en una profunda crisis política que desembocaría en el sultanato selyúcida turco, la luz del Islam brillaba en su máximo esplendor en los califatos occidentales, el fatimí (chií) en el Magreb y el omeya (suní) en al-Ándalus.

El Califato omeya de Córdoba llegó a un refinamiento tan sofisticado que provocaba la admiración y la envidia del resto del mundo islámico oriental por su riqueza, su cultura, su poesía y su forma relajada de vivir.

Abu-l-Walid Ismail al-Saqundi, poeta cordobés del siglo XIII, en su libro *Elogio del Islam español* escrito para demostrar la supremacía cultural de los andalusíes frente a los invasores almorávides y almohades, recoge una frase popular: "*¡Si en Sevilla se pidiese leche de pájaro, se encontraría!*".

Sin llegar a las exageraciones de al-Saqundi, sabemos que no sólo en Sevilla, sino en todo al-

Ándalus, se podían encontrar las últimas novedades que existían en el mundo. La Córdoba de Averroes o Maimónides era una de las ciudades más cultas del orbe. Sus calles estaban llenas de librerías donde se vendían en pública subasta manuscritos, códices, coranes, hojas sueltas antiguas y todo tipo de libros raros y curiosos en diversas lenguas. Se decía que cuando moría un músico se llevaban a vender sus instrumentos a Sevilla pero cuando moría un sabio se tenían que llevar sus libros a Córdoba. El resto de ciudades no se quedaban atrás, *"Granada es el Damasco de al-ándalus, pasto de los ojos, elevación de las almas"*.

El califato omeya de Occidente era considerado como un paraíso en Oriente, como un territorio mítico, casi mágico. A Bagdad llegaban las túnicas de seda de vivos colores tejidas en Málaga brocadas con oro. Tiene mérito que en Irak se valoraran los tejidos malagueños bordados cuando, como dice Marco Polo, a orillas del Éufrates se tejían las más lindas piezas con oro. En la región de Mosul convivían musulmanes, cristianos nestorianos y jacobitas que tejían los mejores "tissúes" de oro y seda llamados "muselina", piezas de tela que los mercaderes, como el personaje de la novela "*Las mil y una noche*", comercializaban por toda la costa arábiga hasta el Yemén y Omán y volverían cargados de las especias y frutos de la India y Ceilán.

Al geógrafo al-Zuhri mencionado en un capítulo anterior, también le llama la atención la exquisita fruta que se cultivaba en el templado clima del sur de la Península Ibérica.

"*He atravesado una vez esta región, tomando el camino de la costa, desde Suhayl (Fuengirola) hasta llegar a Vélez… y quedé maravillado de las higueras que contiene este trayecto*".

La fruta de la actual Costa del Sol se exportaba a todos los reinos cristianos, a Ifriquiyya (Túnez) e incluso Egipto.

La fragmentación del Califato de Córdoba en distintos reinos de Taifas propulsó el desarrollo cultural periférico, cada una de ellas era una reproducción en miniatura del Califato, como dice Manuel Lería. El siglo XI se puede considerar el Siglo de Oro de la poesía andalusí. Tampoco la llegada de los almorávides y almohades mermaron el prestigio obtenido, le dieron un nuevo impulso que dio origen a un mayor desarrollo científico.

Sin embargo, Oriente siguió siendo la fuente de inspiración para los andalusíes. Los que podían viajaban con cierta frecuencia a Arabia a pesar de las dificultades y la duración del viaje. No sólo lo hacían para cumplir con la obligada visita a la ciudad de La Meca, sino para proseguir sus estudios filosó-

ficos o científicos en la llamada Casa de la Sabiduría (بيت الحكمة) fundada por el erudito califa Harun ar-Rashid en Bagdad, o estudiar música en Medina y arte en Samarra.

Como hemos visto, en la alta Edad Media las fronteras del oeste del universo Mediterráneo estaban marcadas por las Columnas de Hércules. Detrás de ellas se situaba un continente hundido que llamaron Atlántida, e islas-paraíso como las de San Brandán y también infiernos espantosos poblados de animales terroríficos. La frontera de Europa era un océano inexcrutable.

Al Este de ese Edén que era al-Ándalus los límites marítimos eran menos precisos. Hasta que los portugueses no se encargaron de desvelar a partir del siglo XV los misterios de la navegación más allá del Cabo de Buena Esperanza, en Europa se desconocía el continente asiático. El cabo de Bojador, en la costa del Sáhara Occidental, pocos grados al sur de las Islas Canarias, fue hasta 1434 el límite infranqueable para los navegantes europeos que se atrevían a descender por la costa del continente africano con idea de pasar hacia el este. Ese año Gil Eannes, bien provisto de brújula y compás se atrevió a sobrepasar unas millas la frontera maldita de leyendas terroríficas abriendo así el futuro camino hacia el este (Morales Belda).

Hizo falta que pasaran 54 años más para que otro navegante portugués, Bartolomeu Dias de Norais, continuara la vía de Eannes y llegara al extremo sur de África y doblara el cabo de Buena Esperanza. Por último Vasco de Gama con la ayuda imprescindible del navegante árabe Ahmad ibn Mayid logró llegar a la India por la ruta de Oriente.

Hasta 1498 la única vía conocida al lejano Oriente había sido la ruta terrestre llamada desde la antigüedad la "Ruta de la seda" que iba desde Constantinopla hasta Xian en China. Los mercaderes que la transitaban no desvelaban sus secretos para evitar la competencia en su rico negocio de la seda. Sólo cuando el citado expedicionario Marco Polo recorrió los caminos de Oriente en el siglo XIII y se publicaron sus relatos en un libro que se llamó "Las maravillas del mundo", los reyes occidentales tomaron conciencia del mundo asiático y su importancia.

Las vías marítimas eran aún menos conocidas. Las costas del mar de la China eran un misterio. Muy pocos osaban aventurarse en sus aguas. Se decía que existían "torbellinos que hacían girar las naves hasta engullirlas". Sin embargo se dice también que un árabe llamado Abu Ubayda visitó las costas de China en el siglo VIII.

Del océano Índico se tenían noticias solo por los mercaderes y aventureros que se atrevían a des-

cender por el golfo de Bengala y los navegantes podían encontrarse con un mundo desconocido poblado por plantas y seres fantásticos. La literatura clásica árabe recoge muchas de estas leyendas de cuando los europeos aún no transitaban por esos mares.

Como hemos dicho, los árabes inicialmente no eran grandes navegantes, eran más bien hombres del desierto. Les costó más cruzar el Estrecho de Gibraltar para llegar a la Península Ibérica que los grandes desiertos de Oriente que habían atravesado en su migración hacia Occidente. Los primeros episodios marinos de su historia los protagonizó la flota creada por el primer califa omeya de Damasco, Muawiyya I (معاوية بن أبي سفيان) entre los años 649-667 contra Bizancio. Al ocupar Siria y Egipto se habían hecho con las atarazanas bizantinas donde construyeron barcos propios, cosa que les motivó para lanzarse al mar a continuar sus conquistas. Contrataron tripulantes cristianos experimentados y conquistaron las islas de Chipre y Creta para después atacar al Imperio Romano de Oriente por el litoral sur de Asia Menor. Allí tuvo lugar la primera gran batalla marítima musulmana, la de Finique, llamada “De los mástiles” porque mantuvieron amenazadoras las enseñas largo tiempo sobre los mástiles antes de iniciar la batalla. Las fuerzas bizantinas del emperador Constante II (hijo de

Constantino III) fueron abrumadoramente derrotadas, aunque los árabes se retiraron de las islas y territorios después de la victoria. Fue la primera gran batalla naval, casi simbólica, protagonizada por los musulmanes.

Vernet dice que a partir de allí la expansión musulmana hacia el oeste no sólo fue terrestre sino también marítima. Esto explicaría la teoría del supuesto desembarco de los árabes en el Levante español antes de la llegada de Tarif y Tariq al sur de la Península.

Aún así, su expansión hacia Occidente no fue por mar sino por tierra, a pesar de que la navegación por el Mediterráneo se mantenía desde los fenicios como una via de comunicación entre los pueblos. Los griegos y fenicios ya habían extendido el comercio hasta la Península Ibérica.

Fue a partir del S. IX que el mar empieza a cobrar una importancia capital para los musulmanes. Por un lado se buscaban nuevas vías para el comercio, por otro había que defenderse de los ataques de piratas y normandos. La navegación se extiende fuera del Mediterráneo para incursionar por el Golfo Pérsico y el océano Atlántico. Así lo refleja la obra clásica de la literatura árabe que hemos mencionado anteriormente, "*Las mil y una noche"* (ألف ليلة وليلة).

"*Las mil y una noche*" tuvo desde el principio mucho éxito y algunas de sus historias

como los viajes de Sindbad el Marino reflejan la inquietud por la navegación comercial que nacía en el mundo árabe. Sin descartar que las aventuras del marino irakí pueden haber sido añadidas posteriormente, así como el marco literario de una Sherezade narradora, pero eso no le resta importancia.

No se trata de una "rihla" (libro de viajes) en sentido estricto, sino más bien una "maqamat", es decir, una colección de leyendas unidas por un personaje central que en el caso de este libro sería la narradora Sherezade. Es posible que la recopilación de relatos se realizara por los años 850 por un autor desconocido, a la que se le fueron añadiendo historias populares persas y de todo el Turquestán.

Por otro lado, el parentesco de "*Las mil y una noche*" con la literatura hindú parece innegable. Una de las fuentes más importantes de la literatura árabe y por ende de la española, es la literatura del Indostán. En tal grado, que D. Marcelino Menéndez Pelayo sostiene que no es la prosa griega o romana la que ejerce mayor influencia en la incipiente literatura castellana medieval, sino que sus raíces hay que buscarlas en la India a través del tamiz árabe. Así, el persa convertido al Islam, Abdalá ben Al-Muqaffa, tradujo al árabe en el siglo VIII los

apólogos indios "*Kalila wa Dimna*" [25] cuya influencia llegaría hasta "*El conde Lucanor*" de nuestro infante don Juan Manuel (1331-1335).

Sindbad es el prototipo del aventurero ávido de nuevas experiencias. A pesar de pertenecer a una familia acomodada no puede resistirse a buscar nuevos tesoros, tal vez no por la riqueza en sí misma sino por las vivencias que adquiría en sus viajes. Su hermoso palacio lo tenía en Bagdad pero no pasaba mucho tiempo en él al terminar su último viaje antes de que nuevamente se embarcara en el puerto de Basora en la siguiente aventura con la intención de descubrir nuevos horizontes.

El tipo de barco en que viajaba Sindbad era de tablas amarradas a las cuadernas con cuerdas porque existía la creencia en el golfo Pérsico de que una montaña magnética atraía las piezas metálicas de los barcos, desclavaba el casco y provocaba su hundimiento.

Entre las innumerables islas que visita Sindbad situadas posiblemente en el golfo de Omán y en la costa de la India le ocurren cosas insólitas. En su primer viaje cuenta:

---

[25] *Calila e Dimna*. (2 Vol.). Compañía Ibero-Americana de Publicaciones S.A. Puerta del Sol, 15. Madrid.

"Un día que navegábamos sin ver tierra desde hacía varios días, vimos surgir del mar una isla que por su vegetación nos pareció algún jardín maravilloso entre los jardines del Edén […]

"Descendimos todos los comerciantes, llevando con nosotros cuantos víveres y utensilios de cocina nos eran necesarios. Encargándose algunos de encender lumbre y preparar la comida […]

"Sentimos de repente que temblaba la isla toda con tan ruda sacudida, que fuimos despedidos a algunos pies de altura sobre el suelo. Y en aquel momento vimos aparecer en la proa del navío al capitan que nos gritaba con una voz terrible y gestos alarmantes: "¡Salvaos pronto oh pasajeros¡ ¡Subid enseguida a bordo! […] porque la isla donde os encontráis no es una isla sino una ballena gigantesca que eligió en medio de este mar su domicilio desde antiguos tiempos, y merced a la arena marina crecieron árboles en su lomo! ¡La despertasteis ahora de su sueño […] encendiendo lumbre sobre su lomo, y hela aquí que se despereza!"

Si el lector ha leído la historia del viaje de San Brandán por el sur del océano Atlántico[26] habrá comprobado que lo que cuenta Sindbad es exac-

[26] Supra, cap. 5, pág 59.

tamente lo mismo que transcribió el abad irlandés del siglo VI sobre la isla-ballena que encontraron los monjes supuestamente cerca de las Islas Canarias. Lo cual demuestra que la comunicación entre Oriente y Occidente era todo lo fluída que se necesitaba para que las leyendas recorrieran todo el Mediterráneo.

En su segunda aventura, encontrándose Sindbad en un "*valle ancho y profundo rodeado por todas partes de montañas [...] tan escarpadas que era imposible subir por ellas" y* que estaba tapizado de rocas de diamante grandes y pequeñas, vio que caía delante suyo un gran trozo de carne del que se libró de morir aplastado. Se acordó entonces "*de cierta historia oída antaño en boca de los mercaderes, viajeros y exploradores de la montaña de diamantes de la que se contaba que, como los buscadores no podían bajar a este valle inaccesible, recurrían a un medio curioso para procurarse esas piedras preciosas. Mataban unos carneros, los partían en cuartos y los arrojaban al fondo del valle, donde iban a caer sobre las puntas de diamantes, que se incrustaban en ellos profundamente. Entonces se abalanzaban sobre aquella presa los 'rokhs' y las águilas gigantescas, sacándola del valle para llevársela a su nidos en lo alto de las rocas".* Los buscadores recogían entonces las piedras preciosas depositadas en los

nidos. Sindbad "se acordó" de esa antigua leyenda que era popular en su época y como era un marino ingenioso, se llenó los bolsillos de diamantes, desenrolló su turbante y se ató al pedazo de carne que casi lo mata. "*Súbitamente me sentí transportado por los aires, como una pluma, entre las garras formidables de un 'rokh'.* De esta manera logró salir Sindbad del inaccesible valle, sano y rico.

Esta técnica de los buscadores de diamantes también la describe el geógrafo almeriense al-Zuhri casi literalmente en su tratado de geografía al hablar de la Isla de Barhaman en el mar de China. Al-Zuhri las llama "piedras de jacinto" y da más detalles, dice que las había rojas y azules. La variedad roja es conocida normalmente por rubí y la azul por zafiro (Bramon).

En su viaje más largo (el sexto) en tiempos del culto califa de Bagdad Harun ar-Rachid parece ser que Sindbad llegó a la isla de Serendib, conocida luego como Ceilán y actualmente como Sri Lanka. Allí ubicaban los árabes la tierra donde Dios colocó a Adán y Eva. La bella Sherezade narradora de las historias describe la isla como una utopía de felicidad con un rey magnánimo.

Como vemos, las leyendas populares circulaban a bordo de los barcos por todos los mares abarcando desde el golfo de Bengala hasta las Islas Canarias. Se las contarían los navegantes unos a

otros para distraerse en las largas noches de derrota náutica por el océano Índico y el Mediterráneo

La idea de unir estos dos mares a través del mar Rojo y abrir la ruta hacia la India viene de tiempos de los faraones. Darío, cinco siglos antes de Cristo mandó comunicar el rio Nilo con el Golfo Pérsico para que circularan los navíos entre los dos mares. Era una solución para las embarcaciones pequeñas de la época, pero a partir de la fundación de Alejandría (331 a.C.) la ciudad creada por Alejandro Magno alumbró el tráfico por el Mediterráneo con su imponente faro, y por el lado del océano Indico, Basora, continuó siendo la salida al mar de Irak.

El viajero magrebí Ibn Battuta, del que después hablaremos, describe Basora de la siguiente manera:

"*Está a la orilla del Éufrates y el Tigris, donde hay pleamar y bajamar como en el río de Salé, en el Magreb y en otros sitios*".

Uno de esos otros sitios, sin ir más lejos, podría ser el río Guadalquivir que el viajero tangerino conocería o habría oído nombrar. Las mareas atlánticas son importantes y llegan a Sevilla por el río, tanto, que en el siglo XX se tuvieron que

construír esclusas para evitar las inundaciones de la ciudad.

El poderoso visir de los fatimíes de Egipto, al-Malik al-Afdal, intentó también unir los dos mares a finales del siglo XI. Al-Zuhri lo cuenta así:

"*Este mar [Rojo] circula desde la mitad del hemisferio sur hacia el norte y no queda, entre él y el Mediterráneo, más que una porción de tierra de tres jornadas y cae. Por este motivo, al-Malik al-Afdal, señor de Egipto, quiso cavar entre ambos mares y, al iniciar las obras se le advirtió: 'mientras ahora tu país se junta con Siria, Irak y el Yemen por la gran ruta, se romperá el camino y caerán sobre ti los paganos de la India y los cristianos francos, venecianos y armenios'.*"

Al-Afdal se lo pensó mejor y suspendió las obras de lo que hubiera sido el Canal de Suez del siglo XI. Tuvo miedo de quedarse aislado de la península arábiga y expuesto a los ataques cristianos de las Cruzadas. Por el brazo de tierra que une África con Oriente Medio pasaba la gran ruta que llegaba desde Bagdad hasta Córdoba. El Mar Rojo continuó aislado del Mediterráneo, quedó únicamente como acceso de Arabia a los mares del sur transitados por aventureros como el personaje de Sindbad, camino de la India. Para tener un canal

funcional hubo que esperar setecientos años a que el francés Ferdinand Lesseps en el siglo XIX construyera la colosal obra de ingeniería del canal de Suez actual.

La distancia de Basora en el Golfo Pérsico hasta Serendib (Ceilán) al sur de la India es de 4.250 kms. Sherezade cuenta que allí el barco de Sindbad fue arrastrado por una tormenta hasta los "confines del mundo" y llegaron a una isla llamada de los Reyes donde había monstruos marinos. Era una "*isla cubierta de árboles frutales y de sándalo que la cruzaba un río excelente*" ¿nos sugiere la narradora que cruzaron el océano Índico? ¿llegaron a Australia tal vez? La distancia entre Ceilán y las costas australianas es aproximadamente de 6.000 kms. es decir, un poco más de lo que ya habían recorrido antes de la tormenta pero con el inconveniente de navegar a mar abierto. No sería del todo imposible.

El persa Ar-Ramhormuzi, citado por Juan Vernet, en su libro de relatos marineros *Ayayib al-Hind* (Las maravillas de la India - عجايب الهند) da los nombres de navegantes árabes que exploraron todo el Índico hasta Indonesia por el este y doblaran el cabo de Buena Esperanza en ambos sentidos.

Vasco de Gama llegó a la India desde el Atlántico en 1498 mientras Cristóbal Colón, en su tercer viaje, ya pisaba el continente americano en lo que hoy es Venezuela. Ambos buscaban por lados

opuestos un paso marítimo a la India. La ayuda que le prestó el navegante árabe Ibn Mayid a Vasco de Gama sería decisiva. Lo llevó hasta el puerto de Calicut al sur de la India, cercano a Ceilán. Mayid era un experimentado piloto y además poeta. Escribió varios libros de literatura y otros sobre el arte de navegar. Vernet transcribe unos versos suyos:

Se dice que en los tiempos antiguos
buques cristianos llegaron a Madagascar
que también alcanzaron la nigrisia
y la India según refieren sus autores.

¿Qué buques eran esos? Que los árabes, partiendo del océano Indico llegaran a circunnavegar África antes del siglo XV y pensaran que la desembocadura del río Níger era la del Nilo, es un hecho. Por un dibujo de las costas occidentales de África atribuído a at-Tadili, se sabe que los navegantes árabes llegaron al golfo de Guinea (Vernet). Pero ¿también lo hicieron los europeos en sentido contrario? El mismo piloto Ibn Mayid, al hablar de Vasco de Gama, nos confirma que los francos llegaron a Madagascar, "según refieren los autores". Oriente y Occidente tenían más relación en la Edad Media de lo que podemos suponer hoy.

Pero en las exploraciones hacia el este ya se les había adelantado un intrépido musulmán meriní de Occidente, el mencionado tangerino Sams ad-Din Abu Abdallah Muhammad at-Tanyi conocido como Ibn Battuta. Este expedicionario no fue marino, fue un viajero infatigable que no dudó en desplazarse por tierra y por mar para conocer lo que había al este del Edén. Había nacido en Tánger en 1304 y en 1325 decidió partir para recorrer Oriente de forma exhaustiva durante treinta años anotando todo lo que veía, como antes lo había hecho Marco Polo.

Su obra tampoco es una "rihla" clásica o libro de viajes andalusí es más bien un "libro de encuentros". A diferencia de Marco Polo no se detiene demasiado en la descripción geográfica de los sitios por donde pasa, a Battuta lo que le interesa son los seres humanos, indaga sobre las personalidades que encuentra y su forma de vivir y de sentir la religión musulmana. Pero no es insensible a las costumbres que le sorprenden, así por ejemplo es impresionante su descripción de cómo quemaban a las viudas en la India, impresionante para el lector pero también para el propio Battuta que nos dice que casi se cae del caballo al verlo.

La parte fundamental de su narración son sus observaciones sobre los centenares de sultanes, jeques, cadies y alfaquíes que le hicieron los honores durante sus travesías. También tuvo la suerte de

conocer a hombres de ciencia como el matemático al-Juwarizmi, tan importante como para haber dejado la impronta de su apellido en el término "guarismo". El viajero tangerino debió tener un coeficiente intelectual de superdotado porque se dice que aprendía las lenguas locales a medida que pasaba por los sitios, así llegó a dominar el farsi persa y el turco otomano.

En el analisis de su viajes podemos observar que Battuta utilizó varios tipos de embarcación en sus desplazamientos por mar, así, en Yudda (Arabia) embarcó en una especie de gabarra grande que llamaban "yalba". En Yemen lo vemos embarcando en una nave típica de Mogadiscio llamada "Sunbuq". En Siria utilizó el "qurqur", que era un gran velero genovés, para pasar a la península de Anatolia. Se supone que estas embarcaciones transitaban por Oriente además de las que mencionaremos más adelante en el capítulo de "La marina de al-Andalus".

Al regresar a Tánger en 1354, casi treinta años después de su partida, decide relatar, con ayuda del granadino Ibn Yuzayy, lo que ha visto, bajo el título de "*Regalo de curiosos sobre peregrinas cosas de ciudades y viajes maravillosos*". Se dice que había perdido sus anotaciones y que tuvo que rehacer la crónica de memoria. Esto me parece poco creíble; tal vez perdió solo algunas de sus anotaciones, porque a

pesar del talento superior que se le supone, no es dable que lograra recordar los nombres de los cientos de personajes que conoció y lo que habló con cada uno de ellos, además de sus circunstancias familiares y políticas en los territorios que gobernaban, el precio de las cosas que compró y lo que pagó por los camellos que alquilaba en cada sitio que los necesitaba, como figuran en el espléndido libro que nos ha dejado.

نهاية

8. LA MARINA DE AL-ÁNDALUS

Al-Ándalus, desde los inicios del emirato omeya suní, estuvo amenazado por sus vecinos del norte, los cristianos-visigodos y los del sur, los bereberes y fatimíes chiítas del Magreb. En un principio las batallas se desarrollaban en tierra para lo cual se mantenía un ejército perfectamente pertrechado, en algunos casos compuesto por mercenarios cristianos o musulmanes, venidos del norte o del Magreb, principalmente en tiempos del caudillo Almanzor. Las fortificaciones estratégicas a todo lo largo de la Península les permitían presentar batallas por zonas que iban ocupando y a su vez defendiendo.

Algunos de estos castillos tuvieron una importancia vital en la ocupación del territorio como el de Gormaz, estratégico para las incursiones musulmanas al norte de la Península, que pasó sucesivamente del poder de los cristianos al de los árabes y viceversa en repetidas ocasiones.

Sin embargo, el cordón umbilical que unía la Península con Oriente era marítimo: los catorce

kilómetros de franja de mar que separa en su parte más estrecha el continente europeo del africano conocido como el Estrecho de Gibraltar. A un lado Algeciras y del otro Ceuta. Para los magrebíes la plaza fuerte de Algeciras tenía un importancia estratégica. Tanto almorávides, como almohades y benimerines lucharon por mantener allí un contingente permanente para poder iniciar sus ataques por tierra a la Península. En los siglos posteriores, a medida que se desarrollaba la marina y empezaban a multiplicarse los ataques por mar, tanto de los cristianos como de musulmanes, a los que se vinieron a sumar los normandos o vikingos y los piratas, se vió la necesidad de mantener una armada de guerra que pudiera hacerles frente. Para lo cual desde la época del emirato se construyeron atarazanas o astilleros y una serie de atalayas vigías a lo largo de las costas andalusíes desde Galicia hasta Barcelona, dando la vuelta a los dos mares.

Ceuta, el pié derecho de las columnas de Hércules, la hermana africana de Gibraltar que también fue un castillo marítimo codiciado por romanos, visigodos, árabes y cristianos, merece especial atención. Era la rampa de lanzamiento de la cultura de Oriente para cruzar de África hacia Europa.

Cuando los bizantinos perdieron la provincia de Mauritania Tingitana que ocupaba el norte del Magreb, los visigodos recuperaron la ciudad que

separa los dos mares. Durante unos años Ceuta continuó siendo un bastión de Hispania hasta la llegada de los árabes. Cumplió un importante papel en el paso de Tariq a la Península y posteriormente en la expansión del Califato cordobés en África.

Abderramán III consiguió unificar todo el Magreb bajo el Califato y mantuvo siempre a Ceuta como una joya de Hispania. La llamada Hispania no era el territorio cristiano de los reinos del norte al que solemos referirnos, sino la musulmana Córdoba que se extendía por todo el sur llegando por el norte hasta el Ebro. Hispania era en realidad al-Ándalus.

Ceuta, como simple fortaleza militar a las puertas de África no hubiera podido sobrevivir. Hacía falta que dispusiera de las mismas condiciones económicas y sociales que el resto de ciudades de al-Ándalus. Pero sus características singulares al estar separada de la Península como una Constantinopla del Estrecho, hacía que su equiparación con Algeciras o Tarifa fuera difícil. Al-Hakam II, culto y pragmático, fue consciente de la utilidad del pequeño cabo africano que conquistó su padre. Por eso le concedió un estatus especial dentro del Califato, una "Carta económica" que le otorgaba condiciones especiales en materia fiscal y comercial, equivalente a los privilegios que sigue gozando actualmente. Podríamos llamarla la primera "ley foral" dada en España, anterior a los Fueros de Navarra (S. XIII), la

“Carta” de Ceuta tiene más de mil años de antigüedad. Desde entonces Ceuta no sólo fue plaza militar sino también una de las principales plazas mercantiles del Mediterráneo y escala obligatoria para las expediciones de Oriente hacia el Atlántico. Mantenía estrecha relación comercial con las repúblicas mediterraneas de Venecia y Génova en tiempos de los almorávides y almohades.

Las embarcaciones bélicas utilizadas en esos tiempos en Europa no sufrieron muchas modificaciones durante los siglos siguientes. Las antiguas galeras griegas y romanas de cascos de tablas claveteados sobre cuadernas siguieron utilizándose hasta entrado el siglo XVI con pequeñas modificaciones como la conversión de la vela cuadra en latina y el desplazamiento de los timones laterales a uno solo en la popa como continuación de la quilla, como ya hemos mencionado. Las galeras eran ligeras y veloces, aptas para las batallas. De distintos tamaños y peso. Su característica principal era poder navegar a falta de viento mediante los remos. Tenían varias filas de remos dispuestos a cada lado dejando un pasillo central; podían ser birremes y trirremes con bancos de remos a distintos niveles y las hubo hasta quinquerremes. Solían tener un solo mástil con una sola vela y más raramente dos mástiles. Las galeras pequeñas, ágiles y livianas, muy utilizadas por piratas y corsarios, se llamaban galeotas, aunque

los árabes las construyeron grandes con la única diferencia en el velamen. Llevaban galeotes que sólo se dedicaban a remar y ballesteros para las batallas, siempre inferiores en número estos últimos. Los remeros podían ser pagados o condenados a galeras. Además, contaban con un número de marineros que se encargaban de las maniobras de navegación, y a estos habría que añadir los operarios de mantenimiento como cocineros, calafates, hacheros o carpinteros.

Para el comercio se preferían las cocas, embarcaciones atlánticas de casco redondo que empezaron a surcar el Mediterráneo a partir del siglo XIII. Eran más grandes que las galeras, tenían castillos en proa y en popa y tres puentes. No disponían de remos, se impulsaban sólo por la fuerza del viento. Su nombre puede venir de la palabra latina "concha" por la forma del casco, que en alemán se traducía a *kogge* y en neerlandés a *kok*. Aunque algunos señalan que en el Islam ya había buques de poca eslora y forma redondeada desde el siglo X a los que llamaban *kuggi* o *koggi*.

En el siglo XIII apareció el bergantín, también de velas y remos, pero contaba con dos mástiles, el mayor y el trinquete, estaba dedicado casi exclusivamente a la guerra. En este siglo ya navegaban por el Mediterráneo buques almohades provistos de un cañón primitivo en la proa para

disparar el llamado fuego griego. Posteriormente se suprimieron los remos y aumentó la superficie de las velas, estas naves siguieron utilizándose hasta el siglo XIX, adaptadas a la artillería moderna.

Más tarde aparecieron nuevos tipos de embarcaciones, así la "nao" como evolución de la coca, más grande y más pesada. Y la carabela más ligera y veloz, que era una síntesis del barco árabe y la construcción occidental (Morales Belda). Los galeones, grandes y pesados, no aparecieron hasta el siglo XVI.

Desgraciadamente tenemos muy poca información sobre la estructura de las embarcaciones andalusíes y no quedan restos de ninguna.

"*Desconocemos totalmente si las naves omeyas del siglo X tenían dos o más cubiertas y dos o tres cuerpos de remos así como el número de velas*" (Vallvé).

Si bien es cierto que aprovecharon la captura de barcos vikingos para copiarlos[27] eso no significaba que no tuvieran una tecnología propia para la

[27] A raiz de la captura de dos navíos normandos, al-Hakam II ordena "a su almirante Ibn Futays, que apreste la flota del Guadalquivir y que construya barcos del mismo tipo que los del enemigo que se acerca, es decir, de tipo vikingo" (Juan Vernet. *El Islam en España*.)

construcción naval puesto que señorearon el Mediterráneo con sus propias naves en tiempos de Abderramán II. Todo hace suponer que los barcos de al-Ándalus eran básicamente iguales a los árabes, de uno o dos mástiles con vela latina, a los que habrían incorporado características de los barcos vikingos capturados. La investigadora Carmen Panadero nos da la relación de barcos árabes y bizantinos de la época que me permito resumir seguidamente:[28]

Barcos árabes:

- Shini (shiniyyad). Equivalente al dromon bizantino.
- Shalandi. Con posibilidad de llevar un compartimento central en cubierta para el transporte de caballos.
- Harraqa. Shini que en la cubierta de proa llevaba un sifón o cañón para el lanzamiento del "fuego Naft o griego".
- Shakhtur y Sambuk. Barcos de suministros que acompañaban a los navíos de guerra.
- Hammala. Barco mercante.
- Tarrida. Mezcla de shalandi y shaktur. Barco de suministros y de transporte de caballos.

[28] Del libro citado: "*Los andaluces fundadores del emirato de Creta".* Carmen Panadero. (Págs. 253-255).

- Barijah. Barco rápido equivalente al moneres bizantino.
- Fattasha. Embarcación ligera análoga a la akatia eslava.
- Cárabo. Navío de servicio.

Barcos bizantinos:

- Dromon. Término genérico para designar todos los navíos de guerra de Bizancio, aunque en principio fuera un barco de remo y vela.
- Chelandion. Equivalente al shalandi árabe. Dromon de un solo ousiai (plataforma de 100 remeros aproximadamente).
- Dromon de doble ousiai. Llevaba dos mástiles y el doble de remeros que el chelandion.
- Pirphora. Equivalente al harraqa árabe con sifón para el lanzamiento del "fuego Naft o griego".
- Chelandion panphilon. Barco de la región de Panphilia. Se usaba como barco de suministros.
- Skenophora. Equivalente al shakhtur árabe.
- Sandalion. Barco pequeño que era arrastrado por los grandes.
- Moneres o galea. Equivalente al barijah árabe. Se usaba para misiones de exploración y espionaje.
- Akatia. Embarcación ligera, pequeña y rápida de origen eslavo y ruso. Equivalente a la fattasha árabe.

Durante el Califato de Córdoba al-Andalus se convirtió en una potencia en la construcción de barcos en sus numerosos astilleros. La materia prima no les faltaba, la madera se traía de las serranías de Cuenca, de la sierra de Cazorla y de los bosques de Tortosa. Era madera de pino, tejo y boj.

Es una lástima que sólo conozcamos de forma indirecta la estructura de los barcos que se construían en sus astilleros por dibujos estilizados en cerámica que responden remotamente a la realidad. En 1981 en las obras del Metro de Sevilla aparecieron debajo de la Plaza Nueva restos de un barco omeya y un ancla bizantina. Hubiéramos podido tener la oportunidad al fin de saber cómo era exactamente un barco andalusí pero desgraciadamente las máquinas perforadoras rompieron los ya muy deteriorados restos de madera y sólo se pudieron salvar unas piezas que a través del carbono 14 se dataron en los siglos X y XI. Alguien se preguntará porqué se encontraban esos restos en el subsuelo del casco antiguo de Sevilla y la respuesta es obvia, el río Guadalquivir cruzaba la ciudad de parte a parte y es probable que los barcos atracaran en las inmediaciones de lo que hoy es la calle Sierpes y la avenida de la Constitución.

Desgraciadamente ninguna de las atarazanas árabes queda en pie. Algunas simplemente se han destruido y otras, como las de Sevilla ubicadas de-

trás de la Torre del Oro, fueron remodeladas por Alfonso X después de la reconquista cristiana, esto hace que los vestigios árabes sean irreconocibles.

Leopoldo Torres Balbás nos da extensas noticias de la llamada República Marítima de Pechina en la costa de Almería que inicialmente se llamó Bayyana, a la que ya nos hemos referido en varias ocasiones. Era República por su relativa independencia del emirato y Marítima porque vivía del comercio del mar. Estaba poblada por mercaderes y aventureros. Tenía un régimen especial dentro del Emirato cordobés, tanto es así que se la puede considerar como una ciudad-estado surgida como las repúblicas de Génova y Venecia gracias al tráfico naval. Durante el emirato fue el puerto preferido por los mercaderes extranjeros porque en ella había almacenes para guardar sus mercaderías y según dicen las crónicas, gozaba de tal seguridad que podían dejar sus artículos en los muelles sin que nadie se los tocara, pero desde la construcción de una torre vigía por Abderramán I y luego, a partir de los primeros ataques vikingos en el siglo IX se tomaron medidas para la defensa de la ciudad y el puerto comercial empezó a transformarse en un enclave de interés militar estratégico. Durante el Califato, Abderramán III en coherencia con su política centralista despojó a la ciudad-estado de Pechina de sus prerrogativas y la potenció aún más como puerto

militar convirtiéndola en el arsenal de la flota del Califato. Es de suponer que el cambio de funciones de Pechina favoreciera al puerto comercial de Denia, 300 kilómetros al norte en la costa de Levante, para concentrar el tráfico mercantil marítimo con Oriente.

Pechina fue varias veces atacada por cristianos y magrebíes. El año 891 el conde Sunyer de Rosellón y Ampurias formó una escuadra de quince navíos y se dirigió a saquear el floreciente puerto de Pechina. No pudo consumar sus pretenciones y se retiraron a Cataluña después del ataque frustrado.

El año 955 fue escenario de uno de los principales combates navales entre los dos Califatos Occidentales. Los fatimíes norteafricanos se atrevieron a atacar el puerto omeya más importante de la Península. La acción la desencadenó la captura por parte de la armada omeya de un barco fatimí que transportaba mercancías desde Sicilia a Ifriquiya. El motivo aducido era que se trataba de un barco espía. El barco fatimí fue llevado a Pechina con el pretexto de desarticular el ataque al Califato de Córdoba. Como represalia, el resto de la flota fatimí atracada en Sicilia se dirigió entonces a Pechina, quemó gran parte de la flota omeya, saqueó la ciudad y liberó a las personalidades que viajaban en el barco

La respuesta de Abderramán III fue enviarles una flota para destruir los puertos de al-Jaraz, Susa y Tabarca en la costa magrebí. A pesar de todo, se

puede considerar al primer califa de Córdoba como un gran político que solucionó muchos conflictos únicamente con gestiones diplomáticas. Concertó alianzas con el conde de Provenza que quería vengar las incursiones fatimíes en Génova y con el emperador de Constantinopla deseoso de ocupar Sicilia (Lería). Tampoco dudó en realizar alianzas con distintos desertores fatimíes para amedrentar al califato chií de Ifriquiyya. De esta manera la marina omeya pudo ocupar todo el occidente del Magreb donde Ceuta, Melilla y Tánger tendrían una importancia capital. En otras ocasiones realizaba maniobras disuasorias de intimidación, como por ejemplo tasladando parte de la flota almeriense a Ceuta con lo que anulaba cualquier intento de incursión bélica desde el Magreb.

Abderramán III fue el gran impulsor de la construcción de barcos. Levantó los astilleros de Alcacer do Sal, Silves, Sevilla, Algeciras, Málaga, Pechina, Alicante, Denia y Tortosa. Trasladó el centro primitivo de Pechina hacia los arrabales donde estaba la torre vigía (al-Mariyya, المريا) fundando Almeria como una ciudad nueva. Existen controversias sobre el topónimo de Almería, pero del texto de Torres Balbás se puede deducir que en un principio se llamaba Bayyana y en épocas del Califato (955-56) se extendió y se empezó a nombrar el nuevo emplazamiento como la Torre Vigía al-

Bayyana, es de suponer que se abreviara el nombre mencionando sólo la primera palabra y quedara como se la conoce actualmente, al-Mariyya, Almería.

Como hemos mencionado, la flota andalusí amarraba en el puerto de la torre vigia de Pechina-Almería. Llegó a tener en tiempos de al-Hakam II entre 200 y 400 barcos según los autores, al frente de la cual estaba el qa'id (قاءد) Ibn Rumahis. Probablemente los normandos advertidos del poderío naval del califato no se atrevieron a aparecer por las costas de al-Andalus en la época de su esplendor bajo el reinado de Abderramán III y prefirieron quedarse en las costas del norte de Europa o internarse en el Mediterráneo en busca de nuevas víctimas.

Al-Hakam II visitó doce años después las obras de defensa que su padre había mandado construir en la nueva ciudad de al-Mariyya Bayyana ordenando reforzar aún más las murallas y la alcazaba sobre el cerro que domina la ciudad para rechazar los ataques de cristianos, fatimíes y vikingos.

En las épocas de apogeo del Califato con Abderramán III y su hijo al-Hakam II la superioridad naval del Califato llegó a ser tal que dominaban todo el Mediterráneo. Para poder navegar por sus aguas los distintos pueblos tenían que aliarse con los andalusíes "*como hicieron Nápoles, Gaeta y*

Amalfi"[29] (Torres Balbás). Al decir de Ibn Hayyam (987-1075) en su *Muqtabis*, mencionado por Joaquín Vallvé: "*no navegaba por la costa andalusí ningún navío rápido sin conocimiento del gobernador de Pechina-Almería"*.

Los musulmanes perdieron su supremacía en el Mediterráneo por la decadencia a finales del siglo X de los dos califatos occidentales, el omeya en la Península Ibérica y el fatimí en el Magreb africano. Los fatimíes que dominaban el norte de África, excepto las ciudades de Ceuta y Melilla que constituían los dos puertos de influencia de al-Ándalus en el Magreb, abandonaron sus costas para conquistar Egipto y por su parte el Califato omeya se fracturó en muchas taifas gobernadas por las familias más importantes de las antiguas coras andalusíes.

Un caso no del todo excepcional fue el de un eslavo, de los antiguos esclavos del Califato, que se había ganado la confianza de Almanzor y había escalado hasta ocupar un alto cargo en su corte, de nombre Abu l-Yaysh, se autoproclamó rey de la zona del Levante español, el que fuera antiguo reino visigodo de Tudmir, desde Alicante hasta Murcia, la que se conoció como la Taifa de Denia. Para

[29] Puertos en la costa occidental de la península italiana al norte y sur de Nápoles.

gobernar su extenso territorio marítimo tomó el nombre de Muyahid al-Amiri (مجاهد العامري) y fue conocido por al-Muwaffaq (المؤفق).

Como ya hemos mencionado, la Taifa de Denia constituyó otro gran centro de poder marítimo. Denia poseía una de las mejores atarazanas de al-Andalus, al-Muwaffaq potenció la construcción de barcos y llegó a tener una poderosa armada con la que salió a la conquista del Mediterráneo militar y comercialmente. Militarmente tomó las islas de Mallorca, Menorca, Ibiza y posteriormente Cerdeña que incorporó a la Taifa de Denia con gran pavor de los pisanos y genoveses que aspiraban a invadirlas. Comercialmente mantuvo las rutas hacia el Próximo Oriente habidas durante el Califato conservando las buenas relaciones que como hemos mencionado mantenía Abderramán III con el emperador de Bizancio Constantino VII. Tuvo también especial relación con sus antiguos aliados/enemigos fatimíes de Egipto, muchas travesías se iniciaban en Alejandría y terminaban en Denia. Como sabemos, el monte Montgó era un punto de referencia marítima de los navíos de los mercaderes que venían de Oriente y escogían este puerto por las facilidades que encontraban. El antiguo esclavo eslavo de la corte amirí del caudillo Almanzor había llegado a ser un poderoso y respetado Rey Navegante del Mediterráneo occidental, un verdadero “lobo marino”.

Pero “Rey Lobo” fue como llamaron los cristianos años después, al final del período almorávide, al gobernador de aproximadamente el mismo territorio levantino. El temido Abu Abd Allah Muhammad at-Tuyibi que constituyó una de los llamados “Segúndos reinos de Taifas”. Este ambicioso caudillo salido de la aristocracia almorávide extendió sus dominios hasta Jaen, Sevilla y Córdoba, aunque no los pudo conservar. Se enfrentó a la conquista almohade en alianza con los ejércitos cristianos, mantuvo el gobierno de su territorio haciendo del litoral levantino una zona económicamente próspera.

El Peñón de Gibraltar es otro enclave que siempre ha tenido un papel importante en las acciones navales de al-Andalus. Desde el desembarco de Tariq hasta los últimos intentos musulmanes de recuperar la Península.

El Peñón cobró verdadera importancia en 1333 cuando Abu-l-Hasan pretendió emular a sus predecesores almorávides y almohades en invadir al-Andalus. Se hizo fuerte en Gibraltar reforzándola con grandes obras de ingeniería. Pudo resistir el sitio de Alfonso XI por tierra y mar, durante el cual murió el monarca pero no en acción de guerra sino a consecuencia de la peste que asoló Europa en esos años.

Considerado como un sitio estratégico para defender su reino, Muhammad V, rey de Granada, decidió en 1374 conquistar Gibraltar, logró incor-

porarlo al reino nazarí, último estado musulmán que se mantenía en la Península. Muchos fueron los intentos por parte cristiana de tomar la plaza sin que ninguno tuviera éxito debido a las eficaces defensas marítimas del Peñón. Hubo que esperar hasta 1462 para que el duque de Medina Sidonia lograra tomarlo. Su acción fue de tal manera valorada por Enrique IV que le concedió por Cédula Real el título de "Rey de Gibraltar" constituyéndose el Peñón en una efímera monarquía bajo la protección de la española.

Quizá una de las acciones más decisivas de la marina de al-Andalus fue la expedición a Galicia del caudillo Almanzor y su hijo al-Muzaffar, preparada en el año 997 en Alcácer do Sal. Esta ciudad contaba con importantes astilleros donde se podían construir las naves necesarias para formar la flota que iría a castigar a Galicia por su insumisión.

El año 997, aprovechando los apuros de Almanzor ocupado en hacer frente a una revuelta en el norte de Africa, el rey Vermudo de León había roto el acuerdo pactado el año anterior, negándose a pagar el tributo estipulado. El reino cristiano era vasallo del Califato islámico bajo una especie de protectorado desde que éste interviniera en los enfrentamientos por la sucesión al trono de León entre el rey Sancho el Graso y Ordoño IV, acogiendo sucesivamente a ambos en Córdoba en

tiempos de Abderramán III primero y luego de su hijo al-Hakam II y apoyando a uno y luego al otro para la sucesión al trono de Castilla y León.

A estas circunstancias se sumaba que no hacía mucho (985) que Almanzor había vuelto nuevamente a ser árbitro en las disputas monárquicas de los reinos cristianos. Esta vez fue el propio Vermudo II el que se benefició del apoyo omeya para apoderarse del trono de León y entró a la ciudad escoltado por las tropas andalusíes. En opinión de Raniero Dozy el reino de León se había convertido en una "provincia tributaria" del Califato de Córdoba sin necesidad de acciones bélicas. Sin embargo la negativa a pagar el tributo estipulado era considerado un acto de deslealtad que Almanzor se vio obligado a reivindicar por las armas.

Parte del ejército omeya fue transportado por mar y se reunió con los ejércitos de Almanzor en Oporto, cosa inesperada para los cristianos del norte que siempre habían sufrido las aceifas en encarnizadas batallas contra la infantería y caballería hispanoárabe. A las tropas musulmanas se adhirieron las de algunos nobles leoneses descontentos con la conducta de su rey Vermudo.

Al conquistar por tierra y por mar la mágica tierra de los suevos derribaron el antiguo templo de Santiago de Compostela y se llevaron a Córdoba las puertas de madera y sus colosales campanas de

bronce a hombros de prisioneros que luego degollaron públicamente delante de la mezquita aljama de la capital del Califato. Llevarse las puertas fue un gesto simbólico de Almanzor para que ningún peregrino de la cristiana Europa volviera a entrar a venerar las cenizas de Santiago apóstol que inexplicablemente se hallaban allí porque la leyenda decía que habían sido llevadas por los aires en una barca de piedra. Lo único que respetó el caudillo amirí fueron las cenizas del santo, tal vez por superstición.

نهاية

9. PIRATAS Y VIKINGOS

La actividad de la marina ilegal, obra de cristianos y musulmanes fue intensa durante la Edad Media. Los piratas cristianos afincados en Barcelona o la antigua Ampurias eran tan temidos por los mercaderes y navegantes que cruzaban el Mediterráneo desde Alejandría hasta Denia, como los piratas andalusíes, de los que vamos a hablar en este trabajo.

La piratería estaba muy extendida en la Edad Media y contaban con cierto beneplácito de los Estados que la protegían considerándola una extensión de sus armadas. Esa situación se prolongó hasta el siglo XVIII con la piratería inglesa en el Caribe.

Los piratas andalusíes buscaron un puerto fuera de al-Andalus como centro de operaciones y lo encontraron en la Provenza francesa. Durante todo el siglo IX incursionaron en el litoral franco hasta llegar a constituir en el año 891 un verdadero estado-pirata en el golfo de León cerca a Saint Tropez fortificándose en una montaña aledaña llamada

Fraxinetum desde donde dominaban la costa y el cauce del Ródano.

Los francos acusaron a Abderramán III de proteger al estado-corsario de Fraxinetum y para llegar a un acuerdo enviaron varias embajadas diplomáticas a Córdoba. Las conversaciones entre francos y andalusíes no tuvieron ningún éxito, el puerto pirata siguió siendo una amenaza durante más de un siglo para los navegantes que caleteaban por el litoral del Mediterráneo y asímismo cortaban a voluntad la comunicación terrestre entre Francia e Italia. Hubo que esperar a que en el año 972 el emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, Otón I Rey de Francia, lograra alejarlos de sus costas. Aún así, el corso no se detuvo, siguió atacando a los pacíficos navegantes que mercadeaban en el litoral europeo y africano sin importarles mucho la bandera que ondeara en sus navíos, pero ya sin disponer de un puerto propio que los albergara.

Desde la costa del Levante español también actuaban piratas que fueron supuestamente amparados por el gobernador de Valencia Abda-llãh al-Balansĩ (m. 823). La actividad de estos piratas se extendía por todo el Mediterráneo. Al-Balansí era un príncipe rebelde del emirato de Córdoba, que llegó a un acuerdo con su tío el emir al-Hakam I para renunciar al trono a cambio de gobernar en Valencia con cierta independencia. No se deben confundir las

aceifas que este gobernador realizó en Cataluña con la actividad de los piratas. Se ha querido atribuir a estos piratas la supuesta ayuda a los andalusíes que salieron del arrabal de Sequnda de Córdoba huyendo de al-Hakam I para conquistar Alejandría y la isla de Creta. Como hemos visto en capítulos anteriores, Carmen Panadero despejó las dudas en su libro sobre la fundación del emirato de Creta y en posteriores artículos, mostrando que si hubo alguna colaboración de la piratería levantina en la epopeya de los exiliados cordobeses ésta no debió ser determinante.

Por otro lado, entre los navegantes ilegales que pululaban por las costas europeas se contaban los vikingos, temidos guerreros procedentes del mar Báltico. Seguramente desde los siglos V y VI hubo gente del norte que visitó el litoral del sur de Europa. La leyenda de San Borondón ilustra este tipo de viajes que sin duda se realizaban sin dejar rastro. El problema radica en saber desde cuándo esas incursiones se convirtieron en ataques sistemáticos con grandes flotas que pusieron en peligro la estabilidad del emirato cordobés.

Las flotas vikingas o normandas estaban compuestas por barcos con capacidad para cincuenta guerreros que a su vez eran remeros y podían transportar casi tantos caballos como hombres. Sus embarcaciones tenían velas y veinte pares de remos por

término medio, cosa que les liberaba de su dependencia de los vientos. Se desplazaban en flotas de veinte barcos por término medio aunque algunas eran mucho mayores llegando a haberlas hasta de ochenta barcos, por tanto estaban en condiciones de desembarcar al menos mil hombres de a caballo en cualquier punto de la costa.

Los escandinavos se repartieron el océano Atlántico. Los noruegos dirigirían sus pillajes al norte, Escocia, las islas Hébridas e Irlanda. Más tarde, alrededor del año 1000, atacarían también Groenlandia. En sus periplos guerreros próximos al Ártico llegaron a la península del Labrador y Terranova por lo que se dice que Erik el Rojo llegó a América antes que Cristobal Colón. Y los daneses, después de atacar Inglaterra descendieron hacia el sur para atacar a los francos, llegaron hasta París el año 845.

Según Antón Erkoreka no cabe duda que durante los siglos IX y X hubo presencia vikinga en la región de Bayona en el País Vasco francés. Es probable que se asentaran a orillas del rio Adur y desde allí prepararan las expediciones contra al-Ándalus. Algunos autores extienden su permanencia en tierras vascas hasta el año 986 que fueron derrotados por el duque de Vasconia. Esto supondría una influencia normanda en el pueblo vasco, aunque

no se hayan encontrado aún restos arqueológicos que lo confirmasen (Erkoreka).

Arne Melvinger señala que la presencia vikinga en España es muy anterior basándose en el historiador Ibn al-Atir (m. 1233) que parece mencionarlos en el año 795 en Asturias e Ibn Jaldún (m. 1406) que señala que el ataque a la ciudad de Nakur, después de atacar la Península se produjo el año 761.

Ibn al-Atir fue un historiador irakí que escribió una historia universal basándose en la también universal historia del persa at-Tabari (m. 923). Al-Atir pretendió completar la parte relativa a España utilizando crónicas hispanas. Ninguno de los dos estuvo nunca en la Península Ibérica. Según Melvinger manejó la Crónica del Moro Rasis para escribir lo relativo a la parte que nos ocupa, sin embargo el historiador sueco no consigna en qué pasajes se inspiró el irakí. Ni siquiera incluye la crónica de los Razi en la bibliografía utilizada para su trabajo.

Nakur era en esa época el principado de Salih ibn Said, donde se había establecido la tribu nafza, y estaba situado cerca de Melilla a 5 kms. del mar. A esta tribu pertenecía por parte de madre el príncipe omeya Abderramán que fue el primer emir de al-Ándalus. Según al-Yaqubi fue allí donde se refugió Abderramán en su huída de los abasidas de Siria antes de pasar a España el año 756, aunque

Jaldún señale que fue en Melilla. Si los vikingos atacaron Nakur en 761 lo hicieron solamente cinco años después de que Abderramán pasara a España a instaurar el emirato cordobés.

Sin embargo las fechas del ataque vikingo a Nakur que dan otros historiadores son muy distintas. Al-Qutiyya y al-Yacubi señalan el año 844 y al-Bakri e Ibn Idhari el 858. Es decir casi un siglo después de la fecha dada por Jaldún. ¿Se trataba del mismo ataque con fechas erróneas o fueron distintos asaltos vikingos en el tiempo? Por los datos que expondremos a continuación se puede llegar a la conclusión que hubo dos incursiones a la Península (844 y 858) que tuvieron su prolongación en el Magreb. Pero del ataque a Nakur en el año 761 no se tiene constancia.

Al menos según Dozi, Jaldún comete un error de anacronismo al situar a los vikingos en Nakur casi un siglo antes que el resto de autores. Sin embargo Melvinger contradice al hispano-arabista holandés dando crédito a la aseveración de Jaldún. El historiador sueco supone que este último conocía los textos de al-Qutiyya, al-Yacubi, al-Bakri e Ibn Idhari y a pesar de eso consigna la fecha de 761 para el ataque vikingo a Nakur, lo que demostraría que tenía fuentes fiables distintas que no menciona. En mi modesta opinión me parece que es mucho suponer. Melvinger concluye categóricamente: "*Nous*

considérons donc vraisemblable, et cette vraisemblance est presque une certitude, que Ibn-Haldun a raison lorsqu'il écrit qu'al-magus ont conquis avec l'appui d'une flotte la ville de Nakur en 144 (761/2)". Es decir, medio siglo antes que los desembarcos conocidos en las costas atlánticas de al-Ándalus y Sevilla consignados por los historiadores citados.

También se deduce del texto de Ibn al-Atir que no sólo estuvieron en al-Andalus sino que además ayudaron al rey Alfonso II de Asturias llamado El Casto contra las expediciones de los hermanos Abd al-Malik y Abd al-Karim y que saquearon Galicia, Asturias y la zona pirenaica en los últimos años del siglo VIII. Este historiador árabe vecino de Mosul que como hemos dicho nunca estuvo en la Península Ibérica, presta especial atención en su obra principal titulada *al-Kamil fit-ta'rih* a la historia de los cristianos en al-Andalus. Se basa principalmente en la crónica Albeldense y en la de Alfonso III para relatar los episodios que aquí referimos. En ellos se puede leer que el rey Alfonso II de Asturias fue auxiliado en el año 795 por los "al-magus" (المجوس), que era la denominación que empleaban los árabes y que repite al-Atir para designar a los normandos que incursionaban en la Península.

Ni an-Nuwairi (m. 1332), ni al-Jatib (m. 1374), ni el propio Jaldún (m. 1406), ni siquiera al-Maqqari (m. 1632) mencionan que participaran al-magus vikingos en este episodio. Se limitan a decir que Alfonso II pidió ayuda a los vascones y a los pueblos vecinos. Es difícil aceptar que los vikingos fueran esos pueblos vecinos puesto que como señala Erkoreka sólo se puede pensar en asentamientos de normandos en el País Vasco francés a partir del siglo IX. Lo más probable es que se tratara de vascos paganos y por tanto también llamados "al-magus".

El mismo Melvinger anota que la mayoría de historiadores modernos se contentan con citar la petición de ayuda del rey asturiano a vascos, aquítanos y pueblos vecinos, pero no hacen referencia a los "magus" vikingos. Sólo se puede considerar la teoría del historiador sueco como una hipótesis a demostrar. Es oportuno señalar que si los vikingos prestaron ayuda a Alfonso II sería de las pocas batallas que perdieron porque Abd al-Malik que dirigió la campaña contra Galicia avasalló todo Asturias y persiguió a su rey hasta Oviedo sin que los cristianos, los vascones y los supuestos "vikingos" pudieran detenerlo.

El significado del propio vocablo "magus" es dudoso. Los Razi lo emplean en su crónica para referirse a los vándalos que invadieron la Hispania romana. Al-Masudi (m. 956) designa con ese nom-

bre al primer rey franco, Clodoveo I, en contraposición a su mujer Clotilde, cristiana de familia arriana, que llegó a santa. Al-Yacubi (m. 897) señala que los invasores de Sevilla el año 844 fueron "madjus", vikingos. Al-Qutiyya (m. 977) expresa el terror que inspiraban los al-Magus, cosa que está en consonancia con la naturaleza vikinga. Es probable que la palabra "magus" designara principalmente a los bárbaros paganos que profesaban la religión persa de al-Magus (Mazda) a los que se creía adoradores del fuego, así lo menciona el viajero Ibn Battuta en su libro ya citado sobre las maravillas del mundo: "*Luego nos detuvimos en Qadisiyya, lugar de la famosa batalla contra los persas en que Dios hizo prevalecer al Islam y humilló a los Magos, adoradores del fuego*". Pero es probable que su uso se extendiera para designar a los paganos del norte en general.

Algunos historiadores han presentado serias dudas sobre esta teoría de Melvinger, como Levi-Provençal que no considera suficientes las menciones a los "majdus" de los autores árabes para llegar a estas conclusiones.

Se supone que en el siglo VIII lo que hubo fueron incursiones normandas esporádicas de reconocimiento en la Península Ibérica, sin mayores consecuencias. Melvinger cita la mención que se hace en la Crónica mozárabe de 754 de los "habita-

tores angeli" que durante la hambruna (748-754) se dedicaron al pillaje en toda España ¿los llamaba angeli (anglos) porque venían del norte como los magus? ¿Son estos mismos los del supuesto ataque a Nakur el año 761?

Melvinger asímismo señala que en "*le récit de ar-Razi qui rapporte la victoire des chrétiens sur le musulmans*" en Lutos, menciona la ayuda de los magus al rey asturiano, pero como hemos dicho no indica la procedencia de este dato; yo, sinceramente, no lo he encontrado en ninguno de los tres manuscritos castellanos que se conservan de los Razi[30]. Únicamente en la copia de Copenhague se puede leer la mención al segundo ataque importante realizado por dos hordas vikingas a la Península que lo sitúa sorprendentemente en el año 227 de la hégira, 842 cristiano, en lugar de en el 844:

"*E quando este reynaba [Muhammad I], vinieronse por la mar a España los hereges. E la primera villa en que aportaron fue Lisbona [...] e non la podieron tomar [...] quando andaba la era de los moros en docientos e veinte e siete años [...] fueron a Cadiz e la tomaron. E llegaron otras naues, en que andaban otros hereges, e a estos llamaban*

---

[30] *Crónica del moro Rasis.* Diego Catalán y Mª Soledad de Andrés. (Estudio crítico. Edición pluritextual). Seminario Menéndez Pidal. Editorial Gredos. Madrid, 1974.

nombardos, e todos juntos cercaron Sevilla, e tomaronla por la fuerza". Esto tampoco parece ajustarse a la verdad porque sí tomaron y saquearon Lisboa.

Lo que sabemos con certeza es lo que señalan al-Yacubi y al-Qutiyya, que en el año 844 los vikingos habían atacado Lisboa con una de sus más numerosas flotas compuesta por 80 barcos. Entraron en la ciudad y después de dos semanas de saqueos se llevaron un abundante botín. Luego continuaron hacia el sur rodeando la Península Ibérica, remontaron el Guadalquivir y acamparon en Isla Menor, saquearon Coria del Río antes de presentarse en Sevilla. La ciudad no tenía protección para defenderse de un ataque por el río y la población huyó despavorida. Durante una semana los vikingos saquearon las casas, los palacios y las mezquitas matando a los hombres que habían permanecido en la ciudad y raptando a las mujeres y a sus hijas. La intención de los bárbaros era continuar río arriba para atacar Córdoba, la capital de al-Andalus.

Apenas llegaron noticias al emir Abderramán II del ataque vikingo, éste reunió a todo su ejército y los dirigió a Sevilla. Montaron su campamento en los altos del Aljarafe cortándoles la salida al mar y seguidamente los atacaron en los llanos de Tablada. La victoria del ejército omeya fue total, mataron a más de mil bárbaros y tomaron prisioneros a otros 400, rescataron a las mujeres y a

sus hijas y por último les quemaron casi todas sus embarcaciones. Una parte de la desmantelada flota normanda logró huir río abajo y los supervivientes de la batalla de Tablada se dispersaron por el campo. Algunos autores indican que la maltrecha flota se dirigió a Asila, al sur de Tánger en la costa atlántica, para repararla y en su recuerdo aún hoy se llama a ese puerto Bab al Magus (Puerta de Magus). Sin embargo al-Qutiyya dice que huyeron hacia Oriente llegando a Alejandría en una expedición que duró catorce años.

A raíz de este ataque el emir Abderramán II envió a su ministro al-Gazal a la corte danesa, como ya hemos mencionado. Pero desconfiando del éxito de la negociación con el rey de al-Magus, mandó construir las atarazanas de Sevilla a orillas del río para armar barcos de guerra que pudieran enfrentarse a nuevos ataques normandos. Como bien supuso Abderramán II, las conversaciones no llegarían a buen término porque los vikingos continuaron sus ataques a al-Ándalus pero ya no pudieron volver a sorprender al Califato como la primera vez.

Cuando los normandos intentaron atacar por segunda vez Sevilla el año 858, después de haber sido rechazados en Galicia por el ejército del rey Ordoño I al mando del conde Theon, se encontraron a los navíos andalusíes perfectamente pertrechados esperándolos. La incipiente armada de Muhammad

I, hijo de Abderramán II, logró quemar varios barcos vikingos y dispersar al resto. Llama la atención la coincidencia de fechas de los ataques vikingos a Sevilla. El segundo ataque (856) se produce doce años después del primero (844), que es aproximadamente la duración que al-Qutiyya señala para la expedición que emprendieron los normandos a Alejandría después del fracasado primer ataque. ¿Tienen relación? ¿Perpetraron el segundo ataque en el viaje de regreso de Alejandría? En todo caso, no se puede relacionar esta expedición vikinga con la supuesta intervención de piratas en la gesta de los cordobeses del arrabal de Sequnda en Alejandría y Creta, como indicábamos en el capítulo relativo a este suceso, puesto que sucedía más de treinta años después.

Como hemos mencionado, durante el Califato de Córdoba regido por Abderramán III, los nórdicos no se atrevieron a atacar las costas de al-Ándulus, sin embargo, cinco años después de su muerte, el año 966, volvieron a intentar desembarcar en las costas occidentales, pero para entonces la armada de al-Hakam II, formada por su padre, la mejor sin duda del Mediterráneo, salió a su encuentro, los persiguió hasta el puerto de Silves y allí la armada omeya desbarató sin demasiado esfuerzo a los agresivos intrusos.

En Francia sus conquistas fueron particularmente importantes, en el año 911 se apoderaron de toda la región del norte llamada hoy normandía, invasión tolerada por los francos a cambio de que se convirtieran al cristianismo y juraran fidelidad al rey Carlos III. Por los mismos años atacaban con regularidad las costas de al-Andalus.

Los normandos debieron ser gente tozuda, no desistieron en su empeño. No tardó mucho el afamado guerrero Gundreg de presentarse otra vez por el litoral hispano. El año 971, volvieron a la carga intentando apoderarse de al-Andalus después de haber hecho incursiones por la ría de Arosa en Galicia. Esta vez al-Hakam II mandó reunir al grueso de su flota, la de Almería y Sevilla y posiblemente sin necesidad de entrar en combate, la sola visión de más de 300 barcos desplegados en el horizonte, los hizo desistir de atacar el Califato. Hasta finales del siglo X y principios del XI estuvieron merodeando la Península sin conseguir ningún éxito notable, y tal vez por eso se adentraron por el Mediterráneo donde aceptaron actuar como mercenarios para terminar con los enfrentamientos de lombardos y bizantinos contra los árabes hasta conseguir arrebatarles la isla de Sicilia y el conde normando Roger I pudo instaurar el Reino de Sicilia a finales del siglo XI que se mantuvo durante más de un siglo. Sicilia tuvo cierta relación con al-Andalus a

través de sus personajes, como ya hemos mencionado, el cartógrafo al-Idrisi formó parte de la corte del rey vikingo de Sicilia y también ocurrió lo contrario: poetas y científicos abandonaron Sicilia para instalarse en al-Ándalus, como los poetas Ibn Hamdis, nacido en Siracusa, y el siciliano Abu-l-Arab.

نهاية

10. LA CIENCIA Y EL ARTE DE NAVEGAR

En al-Ándalus destacaban expertos astrónomos cuyos conocimientos fueron transmitidos a la incipiente ciencia del norte de Europa.

Como comentamos en el primer capítulo los andalusíes aprovecharon los conocimientos del universo de los antiguos y continuaron sus estudios calculando la distancia de la Tierra al Sol, a la Luna y a los planetas conocidos. El sistema geocéntrico de Ptolomeo fue objeto de una revisión crítica ya que no hallaban la coherencia entre el movimiento de los astros y la Tierra fija en el centro. Filósofos-científicos como Ibn Bayyah (Avempace), Maimónides, Averroes, Ibn Tufayl o al-Bitruyyi propusieron sus propios modelos para explicar el movimiento de los astros. Hubo pues una crítica andalusí a la concepción del universo ptolemaico (Vernet). No llegaron a exponer la teoría heliocéntrica de Copérnico pero lo que es seguro es que éste sí estudió las explicaciones de los sabios de al-Ándalus y así los nombra en su "De revolutionibus". También los conocimientos árabes en astronomía sirvieron para desarrollar ins-

trumentos de precisión que facilitaron la navegación europea.

Sin embargo, sorprende la escasa información que hay en la historiografía de los instrumentos que disponían en esos años para la navegación astronómica (Anna Unali). Se sabe poco más que se empezó a utilizar la brújula en los siglos XIII y XIV como una aguja imantada que flotaba sobre un corcho en una caja circular o tazón de agua, su evolución hasta su soporte en un eje la haría más práctica en navegaciones con mala mar. Generalmente se acepta que la brújula fue inventada en China en el siglo XI. Es posible que la primera referencia a la aguja imantada esté en un documento chino de la dinastía Song. Pero los andalusíes debieron conocerla a mediados del siglo IX puesto que según Juan Vernet se la cita en unos versos fechados en el año 854 recogidos por Ibn Idhari al-Marrakusi en su *Bayan al-Mugrib*.

Y posteriormente, en el siglo XIII, cuando ya era conocida en toda Europa Abu Alí Umar construye una metáfora con una brújula de cebo (Vernet):

¿Te acuerdas de nuestra alegría
en una noche tenebrosa
en que el vino brillaba en la botella?
Cuando el marino se extravía,

clava la vista en la botella
y en las líneas de los rumbos,
ve su rumbo.

Sin embargo, los árabes no demostraron gran interés por este instrumento de navegación. Es probable que para ellos no fuera imprescindible, acostumbrados a cielos despejados, eran expertos en la interpretación de la geometría del firmamento ya que desde tiempos antiguos cruzaban los desiertos con la única guía de las estrellas. Les sería más útil el astrolabio descrito por al-Biruni que la aguja imantada, a diferencia de los navegantes del norte de Europa que tenían que valerse de la brújula bajo cielos frecuentemente nublados. La brújula cobró mayor importancia cuando empezaron a aventurarse por debajo de la línea del ecuador y desaparecía la Estrella Polar del horizonte. Podían calcular su posición por debajo de la línea del horizonte valiéndose de las dos Estrellas Guardas mientras éstas seguían siendo visibles pero si navegaban más al sur las Guardas también desaparecían y había que ser un experto marino en el hemisferio sur para orientarse por la Cruz antártica. Los árabes ya la utilizaban en el océano Índico. Aunque para las grandes navegaciones la brújula siempre sería más segura. En todo caso, los árabes siempre hicieron más uso del astrolabio y su modalidad del cuadrante ideado por los

andalusíes que de la aguja imantada que sólo les sería necesaria cuando las nubes no les dejaban ver las estrellas. El llamado ecuatorio, inventado por los astrónomos hispanoárabes, era un aparato que permitía calcular, con cierta exactitud, posiciones planetarias sin necesidad de recurrir a las tablas astronómicas tan difundidas en esa época (Vernet).

Del astrolabio y las cartas náuticas también falta información. La medición de la altura de los astros para conocer la latitud se efectuaba en las largas travesías, sin embargo no existe descripción escrita del instrumento durante la Edad Media. Su primera ilustración es un dibujo de 1529 conservado en el Vaticano (Unali). La evolución del astrolabio incorporándole mediciones en grados que se vino a llamar cuadrante tampoco ha dejado mucho rastro en la historiografía.

Las cartas náuticas con indicación de las coordenadas también tardaron en conocerse, normalmente eran muy básicas, sólo indicaban el punto de partida, el ángulo que debían mantener con la aguja imantada en ruta y la distancia a recorrer en cada tramo. Para medir el trayecto recorrido según el tiempo se disponía de relojes de arena y la medición de la velocidad se efectuaba por medio de un madero en el mar que recorría el espacio entre la proa y la popa del navío.

Los navegantes tenían que echar mano de su experiencia práctica para navegar con tan pobre instrumentalización. La experiencia de este tipo de navegación no era fácil de transmitir y los que la poseían no eran muy dados a compartir sus conocimientos. Pièrre Chaunu, citado por Unali, no cree que esta ausencia de información náutica en Europa se deba a un secretismo voluntario de los navegantes sino a la falta de comunicación entre el mundo de la técnica y el de la información escrita. Aún los navegantes más experimentados al encontrarse en mares desconocidos tenían que valerse de marinos locales que los tutelaban, es el caso ya comentado del portugués Vasco de Gama en su travesía a la India.

Los primeros astrolabios se fabricaron en Barcelona a finales del siglo X en base a la obra de Maslama al-Mayriti, llevada por los mozárabes que emigraron a la Marca Hispánica (Kunitzsch y Viladrich, citados por Vernet). No fue el único aporte de la cultura musulmana al mundo cristiano, los instrumentos de navegación serían un aporte más entre otros muchos elementos científicos.

Maslama al-Mayriti fue un importante matemático y astrónomo consejero del caudillo Almanzor. Entre otras cosas resumió y adaptó las tablas de coordenadas del matemático al-Juwarisme al meridiano de Córdoba. En el siglo IX al-Juwarisme había

trazado las coordenadas por latitud y longitud de cientos de ciudades, montes, mares, y accidentes geográficos desde Occidente hasta Oriente. Se conservan en una copia manuscrita fechada en 1037 y titulada "*Libro de la forma de la tierra".*

Se podría hacer una extrapolación de la tecnología utilizada actualmente con la de entonces y nos llevaríamos verdaderas sorpresas. Por ejemplo, los árabes fueron capaces de fabricar auténticos autómatas, robots con figura humana.

Al-Masudi cuenta que en cierta ocasión entraron a unos subterráneos secretos en El Cairo donde se guardaban tesoros. Encima de la puerta "*había un autómata en pie que tenía en su mano una espada desenvainada*". Las cámaras estaban defendidas por "*autómatas y en manos de algunos de los cuales hay espadas y arcos que disparan contra quien se atreve a entrar en ellas".* Y respecto a su apariencia dice: "*En cada uno de los escalones* [de la escalera de acceso] *había una figura humana que daba la apariencia de estar viva puesto que todas habían sido engrasadas con alguna pomada y la piel se había secado sobre sus huesos de modo que quien lo veía imaginaba que se trataba de seres vivientes"*.

Los autómatas eran conocidos en al-Ándalus desde que en el siglo IX Ibn Firnas construyera la clepsidra de Córdoba a orillas del río Guadalquivir. Abu-l-Qasim Abbas ibn Firnas (810-887) fue uno de los

primeros científicos andalusíes, inventor fallido de la aviación y constructor de una serie de ingenios mecánicos. La clepsidra era un reloj que utilizaba el agua del río Guadalquivir como fuerza motriz y por tanto podía dar la hora de día y de noche independientemente del sol. Su ingenio tuvo tanto éxito que se reprodujo en muchas partes del mundo islámico.

نهاية

BIBLIOGRAFÍA

- Aledris, Xerif (Al-Idrisi) Conocido por el Nubiense. "*Descripción de España"* (con traducción y notas de Don Josef Antonio Conde). Edición facsimil de la publicada en Madrid en 1799 por la imprenta Real. Editorial Maxtor. Valencia, 2008.
- Al-Idrisi, Muhammad ibn Muhammad al-Xerif. Ver: Aledris, Xerif.
- Al-Masudi, Abu al-Hasan. *Meadows of gold and mines of gemes.* Traducción al ingles por Aloys Sprenger. London, 1841.
- **Al-Saqundi. (Abu-l-Walid).** *Elogio del Islam español* (traducción de Emilio García Gómez). Facsimil de la edición de la imprenta de Estanislao Maestre, Madrid, 1934. Editorial Maxtor. Valencia, 2005.
- Anónimo. *Las mil y una noches.* Tomo 6. (Según la traducción francesa del original árabe por el Dr. J.C. Mardruz, teniendo en cuenta la edición princeps de A. Galland de 1704). Club Internacional del Libro. Madrid, 1988.
- Aramco World. *El Medio Oriente y la época del descubrimiento.* Revista de la Saudi Arabian Oil Company. Vol. 43 Nº 3.

- Ar-Razi, Ahmad ibn Muhámmad ibn Musa. *Crónica del Moro Rasis.* Ver: Catalán, Diego.
- **Battuta, Ibn.** *A través del Islam.* Introducción, traducción y notas de Serafín Fanjul y Federico Arbós. Alianza editorial. Madrid, 1987.
- Benedeit. *El viaje de San Brandan.* (Versión del arzobispo Benedeit de la "Navigatio Sancti Brendanni abbatis" con prólogo de Marie-José Lemarchand). Ediciones Siruela. Madrid, 1983.
- Bramon, Dolors. *El mundo en el siglo XII. El tratado de al-Zuhri.* Editorial Ausa. Barcelona, 1991.
- Catalán, Diego y Andrés, Mª Soledad de. *Crónica del Moro Rasis.* (Estudio crítico. Edición pluritextual). Seminario Menéndez Pidal. Editorial Gredos. Madrid, 1974.
- Chaparro Domínguez, María Ángeles. "Revisión del mito geográfico de San Borondón y aproximación a su huella en la literatura y otras artes" en *Revista de Filología Románica de la Universidad Internacional de La Rioja*. 2013, vol. 30, núm. 2, págs. 229- 244
- Chocano, Guadalupe. *Proyecto colombino del descubrimiento* en Revista General de Marina. Agosto-Septiembre, 1992. Tomo 223.
- Colón, Cristóbal. *Diario de Colón.* Transcrito por Bartolomé de las Casas y publicado por Martín Fernández de Navarrete en el tomo I de su *Colección*

de los Viages y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles. (Edición y comentario preliminar de Carlos Sanz). Bibliotheca Americana Vetustissima. Madrid, 1962.
- **Díaz Pérez, Eva.** *Travesías históricas* (Viajeros andaluces que contaron el mundo). Fundación José Manuel Lara. Sevilla, 2007.
- ***Enciclopedia de los barcos***. A cargo de Gibbons, Tony. Prólogo de Roy Clare. Edimat Libros. Madrid, 2001.
- ***España en los mares*.** S/A. Ediciones de la Vicesecretaría de Educación Popular. Madrid, 1942.
- **Fernández de Navarrete, Martín.** (Ver: Colón, Cristobal).
- **García Gómez, Emilio.** *Poemas arabigo-andaluces.* Espasa-Calpe. Madrid, 1940.
- **García-Osuna y Rodríguez, José María Manuel.** "Al-Hakam I, al-Murthadi. El tercer emir andalusí y la refundación de Tudela" en *Rev. Del Centro de Estudios Merindad de Tudela*, Nº 22. Tudela , 2014.
- **García Sanjuan, Alejandro.** *Cristianos y musulmanes en la península ibérica: la guerra, la frontera y la convivencia. El fin de las comunidades cristianas de al-Ándalus (Siglos XI-XII): Factores de una evolución.* XI Congreso de Estudios Medievales 2007. Fundación Sánchez-Albornoz. Universidad de Huelva. Huelva, 2007.

- Gayangos, Pascual. *Memoria sobre la autenticidad de la crónica denominada del moro Rasis.* (Discurso de ingreso en la Academia de Historia). Madrid, 1850. Copia facsímil reproducida por las librerías "París-Valencia". Valencia, 1996.
- Génova Sotil, Juan. *Arte, ciencia y técnica de la navegación en la Era de los descubrimientos* en Revista General de Marina. Agosto-Septiembre, 1992. Tomo 223.
- **Hazm de Córdoba, Ibn.** *El collar de la paloma*. Versión de Emilio García Gómez. Alianza editorial. Madrid, 1952.
- **Hazm al-Andalusi, Ibn.** *El collar de la paloma*. (El collar de la tórtola y la sombra de la nube). Edición bilingüe. Traducción de Jaime Sánchez Ratia. Hiperión. Madrid, 2009.
-Irving, Washigton. *Vida del almirante Don Cristobal Colón (Introducción de José M. Gómez-Tabernera y prólogo de Demetrio Ramos Pérez).* Ediciones Itsmo. Madrid, 1987.
- Juan y Peñalosa, Javier de y Fernández-Giménez, Santiago. *Historia de la navegación.* Ediciones Urbión. Madrid, 1980.
- Leria, Manuel. *Un siglo medieval en la historia de Ceuta (931-1031).* Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Ceuta. Ceuta, 1986.
- **Lévi-Provençal, Evariste.** "España musulmana. Hasta la caída del califato de Córdoba (711-1031 de

J.C.)". Introducción y traducción de Emilio García Gómez. En *Historia de España* de Ramón Menéndez Pidal (Tomo IV). Espasa-Calpe. Madrid, 1967.
- Lunde, Paul. "Viajes mentales" en la Rev. Aramco World**.** *El Medio Oriente y la época del descubrimiento.* Revista de la Saudi Arabian Oil Company. Vol. 43 Nº 3.
- Lunde, Paul. "Las columnas de Hércules, el mar de las tinieblas" en la Rev. Aramco World. *El Medio Oriente y la época del descubrimiento.* Revista de la Saudi Arabian Oil Company. Vol. 43 Nº 3.
- Lunde, Paul. "Las islas eternas" en la Rev. Aramco World**.** *El Medio Oriente y la época del descubrimiento.* Revista de la Saudi Arabian Oil Company. Vol. 43 Nº 3.
- Lunde, Paul. "Piri Reis y el mapa de Colón" en la Rev. Aramco World**.** *El Medio Oriente y la época del descubrimiento.* Revista de la Saudi Arabian Oil Company. Vol. 43 Nº 3.
- Lunde, Paul. "Ponce de León y una leyenda árabe" en la Rev. Aramco World. *El Medio Oriente y la época del descubrimiento.* Revista de la Saudi Arabian Oil Company. Vol. 43 Nº 3.
- **Melvinger, Arne.** "Le premières incursions des vikings en Occident d'après les sources arabes". Thèse a la université d'Upsal. Uppsala, 1955.

- **Morales Belda, Francisco.** “La inflexión de 1434. Las raíces orientales de la navegación racional al oeste” en *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas.* Año XXIV. Madrid, 1988.
- **Muriana, Francisco.** “La expansión vikinga” en *Revista de Historia*, Nº especial sobre los vikingos.
- O’Donnell y Duque de Estrada, Hugo. La intrigante toponimia de la carta de Juan de la Cosa en *Revista General de Marina*. Agosto-Septiembre, 1992. Tomo 223.
- **Panadero, Delgado, Carmen.** *Los andaluces fundadores del emirato de Creta*. 2ª ed. Córdoba, 2018.
- **Polo, Marco.** Libro de *Las maravillas del mundo*. Traducción del francés moderno de M.G. Pauthier de los manuscritos de la Biblioteca Nacional de París, en versión castellana de A. Cardona y G. Gibert. Estudio preliminar de A. Cardona. 84 ilustraciones. Círculo del Bibliófilo. Barcelona, 1978.
- **Revista de Historia** Nº 10. “Los vikingos”.
- Sánchez-Albornoz, Claudio. *Adiciones al estudio de la crónica del Moro Rasis.* Moneda y Crédito, S.A. Madrid, 1978.
- Sanz, Carlos. *La carta de Colón (1493) anunciando el descubrimiento de América.* Reproducción reducida, plicada por Carlos Sanz.
- Sanz, Carlos. (Ver: Colón, Cristóbal).

- **Schack, Adolfo Federico de.** *Poesía y arte de los árabes en España y Sicilia.* 3 tomos. Traducción de Juan Valera. (Forma parte de las obras completas de Juan Valera). Imp. J. Sánchez de Ocaña, Madrid, 1930. Existe otra edición en un solo tomo: Ed. Centauro. México 1944, que carece de la *Advertencia preliminar del traductor*, de la *Advertencia a la segunda edición*, del *Prólogo* y de las notas a pie de página del autor. (Ediciones Espuela de Plata hizo una edición facsimilar de la publicada en México. Sevilla, 2007).
- Tola de Habich, Fernando. *María de Toledo. La primera Virreina de las Indias.* Factoría Ediciones. México, 2016.
- Tola de Habich, Fernando. *Bestiario Colombino. Primer viaje 1492-1493.* Factoría Ediciones. México, 2017.
- Tola de Habich, Fernando. *Yucatán 1517. El segundo descubrimiento de América (Hernández de Córdoba).* Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Mérida, 2018.
- **Torres Balbás, Leopoldo.** *Crónica de la España musulmana. Al-Andalus.* (Obra dispersa recogida y ordenada por Manuel Casamar). Instituto de España (Tomos 2, 3,6). Madrid, 1981.
- Trazegnies Granda, Leopoldo de. *Poesía y Cultura en al-Ándalus.* Edición del autor. Sevilla, 2015-2019.

- **Unali, Anna.** *Marineros, piratas y corsarios catalanes de la baja Edad Media.* Editorial Renacimiento. Sevilla, 2007.
- **Vallvé Bermejo, Joaquín.** *El califato de Córdoba.* Biblioteca Historia de España. Barcelona, 2005.
- **Vernet, Juan.** *El islam en España.* Editorial MAPFRE. Madrid, 1993.
- **Vernet, Juan.** *La ciencia en al-Andalus.* Biblioteca de Cultura Andaluza. Barcelona, 1986.
- **Vernet, Juan.** *Lo que Europa debe al Islam de España.* Ed. El Acantilado. Barcelona, 1999.
- **VV. AA.** *Ceuta en el medioevo. La ciudad en el universo árabe.* Instituto de Estudios Ceutíes. Ceuta, 2002.

INTERNET

- AZUAR RUIZ , RAFAEL . LA TAIFA DE DENIA EN EL COMERCIO MEDITERRÁNEO DEL SIGLO XI.
https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/6941/1/HM_09_03.pdf
(24/05/2020)
- **CARRIEDO TEJEDO, MANUEL.** "Gallaecia y Galicia".
http://www.rudesindus.org/12_2019_rudesindus/037_092_carriedo_gallaecia%20y%20galicia_rudesindus_2019_12.pdf
(19/09/2020)
- ERKOREKA, ANTÓN. Los vikingos en Vasconia . Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea.
https://www.ehu.eus/documents/1970815/2421082/2004+Erkoreka,%20A.+Los+vikingos+en+Vasconia
(02/09/2020)
-GISBERT SANTONJA JOSEP A. El reino marítimo de los Banū Muŷāhid al-'Āmirī de Dénia en el siglo XI.
https://publicaciones.ua.es/files/detalles/978-84-1302-013-63F1F5E6F-8- .pdf (24/05/2020)

- MARÇAIS, GEORGE. "La navegación en el Islam". http://islamchile.com/biblioteca/civilizacion-islamica/La%20Navegacion%20en%20el%20Islam.pdf Fecha: 02/08/2020)

- MARCOS RUBIO, MARTA. "Ibn Battuta. Las huellas de un peregrino". Analisis de un viaje medieval. https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/8516/MarcosRubioMarta.pdf.txt;jsessionid=F13539A438EE6E25FFF38F2296F9C8A2?sequence=6 (01/07/2021)

- MARÍN ACOSTA, EMELINA. "LA CAPITULACION DE FRANCISCO FERNANDEZ DE LUGO PARA CONQUISTAR SAN BORONDON" https://mdc.ulpgc.es/utils/getfile/collection/coloquios/id/801/filename/751.pdf (09/05/2020)

- **ORTEGA VILLOSLADA, ANTONIO.** "La coca en el intercambio mercante Atlántico-Mediterráneo" en *Anuario de Estudios Medievales.*

- PANADERO DELGADO, CARMEN. "Alejandría, una nueva Córdoba para los andalusíes" en *Las nueve musas.* https://www.lasnuevemusas.com/alejandria-una-nueva-cordoba-para-los-andalusies/ (20/08/2020)

- PANADERO DELGADO, CARMEN. "¡Hubo relación entre los cordobeses de Creta y los piratas de al-Balansí?" en *Las nueve musas.* https://www.lasnuevemusas.com/creta-piratas-al-balansi/?fbclid=IwAR1GzeOxsa4-9PZdCASLzOpm4d8Uh4FGsa1UN-b4miwEoNmVwZ9Y8cYZplE (19/09/2020)

- PÉREZ DE TUDELA Y VELASCO, MARÍA ISABEL . "Guerra, violencia y terror. La destrucción de Santiago de Compostela por Almanzor hace mil años". Documento en PDF: 24049-Texto del artículo-24068-1-10-20110607.PDF (25/05/2020)

- REGUEIRA BENÍTEZ, LUIS Y POGGIO CAPOTE, MANUEL. "Rincones de San Borondón" en *Rincones del Atlántico*. Nº 3/17. Tenerife. http://www.rinconesdelatlantico.com/num3/17_san_borondon.html (09/05/2020)

- **VILLAR IGLESIAS, JOSÉ LUIS DE. "***Al-Andalus y las fuentes del oro*"**.** Tesis doctoral presentada en la Universidad de Sevilla, 2015. (06/07/2020).

INDICE

1. Primeras noticias de los mares del mundo 9
2. Los enigmas de las travesías de los andalusíes 21
3. El emirato andalusí de la isla de Creta 37
4. El mapa de Piri Reis y la navegación medieval 53
5. La isla de San Brandán o San Borondón 59
6. El descubrimiento de América 65
7. Al este del Edén 71
8. La marina de al-Ándalus 93
9. Piratas y vikingos 113
10. Ciencia, astronomía y Navegación 129

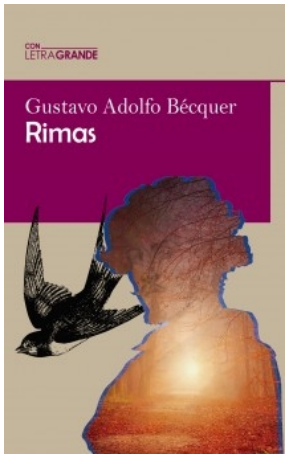
BIBLIOGRAFÍA 137

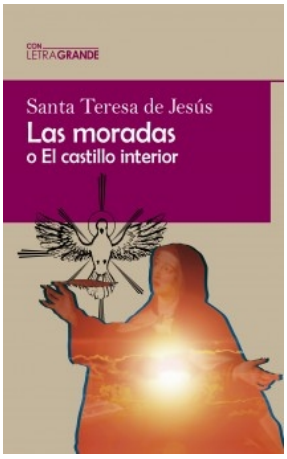
Se empezó a imprimir esta
primera versión de
Noticias de navegantes
de al-Andalus
en Sevilla
12/7/2021

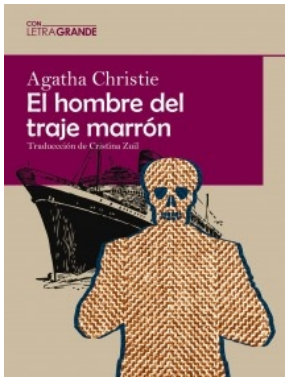
CON LETRA GRANDE

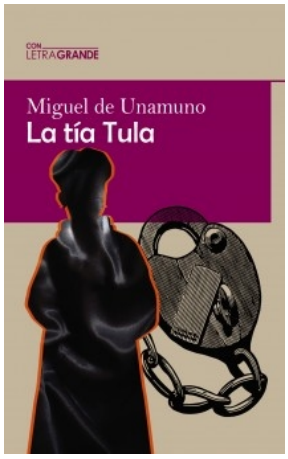
¿Conoces nuestro catálogo de **libros con letra grande**?

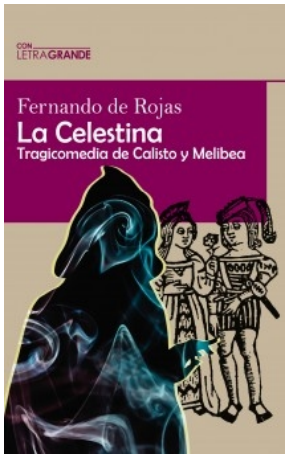
Están editados con una letra superior a la habitual para que todos podamos **leer sin forzar ni cansar la vista.**

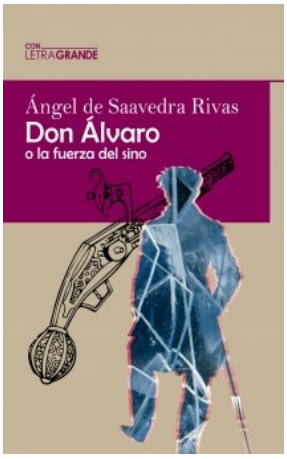


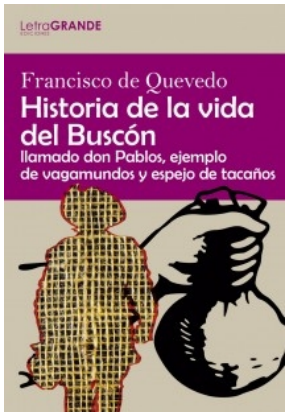


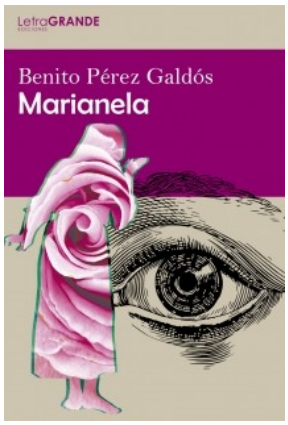












Consulta AQUI todo el catálogo completo.

Puedes escribirnos a pedidos@edicionesletragrande.com