

## LA NAVEGACION PRIMITIVA EN EL ATLANTICO AFRICANO

P O R

**ELIAS SERRA RAFOLS**

Salvo para los candorosos «atlantistas», que pueden admitir que la población aborigen de las Islas Canarias no era más que la supervivencia de los atlantes de Platón, tras el cataclismo que hundió la mayor parte de su tierra, la presencia de estos primitivos habitantes ha constituido siempre un problema planteado y no resuelto. Verdad es que problema análogo se presenta a los naturalistas, que se encuentran aquí con especies vegetales y animales cuya inmigración no pueden explicar; como sus tipos análogos vivieron en el continente en épocas remotísimas y, en cambio, faltan aquí otras especies que han venido a sustituir a aquellas arcaicas en las costas próximas, hay que excluir la llegada accidental de simientes o huevos, que se hubiese operado en cualquier época en condiciones parecidas: en un momento antiguo estas islas estuvieron en contacto con los continentes, y luego esta situación cesó. Pero estas consideraciones no afectan a la presencia humana: de un lado, estos contactos, postulados por ciertas especies vegetales y animales, son muy anteriores a la existencia del hombre sobre la tierra; de otro, no hay que olvidar que otros grupos de islas como Madera y Azores forman parte del mismo mundo biológico que las Canarias, pero carecían de población indígena. ¡Allí no hubo supervivientes de ninguna Atlántida!

Los canarios primitivos no eran autóctonos; vinieron de fuera. Pero, ¿cómo? El problema ha llamado la atención a infinitos

autores, casi a tantos como los que se han ocupado, poco o mucho, de nuestros aborígenes y no comulgan en las teorías atlantistas; entre los últimos que han tratado del tema recordemos a Juan Álvarez Delgado<sup>1</sup>. No será mucho que se nos permita echar nuestro cuarto a espadas en la cuestión.

En primer lugar, coincidiendo con este autor, rechazamos todo conocimiento náutico para los canarios en la época en que fueron descubiertos desde Europa, esto es el siglo XIV o finales del XIII. Los testimonios de los contemporáneos son unánimes, y la arqueología ha venido a concordar plenamente con ellos; si mediante los huesos de peces pelágicos, encontrados en las estaciones prehistóricas noruegas, sabemos que los primeros vikingos pescaban ya en mares profundos y lejanos de sus costas<sup>2</sup>, por los no raros hallazgos de vértebras de morena y otros peces de orilla y la ausencia de otros pelágicos en las estaciones canarias sabemos que estos pescadores eran incapaces de embarcarse. Los testimonios invocados en contrario de Abréu Galindo<sup>3</sup>, que menciona un lugar de Tenerife cuyo nombre dice que significaba «Mira navíos», y el más explícito de Torriani<sup>4</sup>, según el cual los gran-canarios «faceuano barchi d'arbor Drago ilquale intiero cauauano, et poscia postogli la saerra di pietra nauigauanno con rami et con uela di palma attorno i lidi de l'isola, et ancora solleuanno alle uolte passare a Tenerife, et a Forteuentura à rubare», no son convincentes. No cabe duda que al cabo de dos centurias de ver naves en torno de las Islas habrían los indígenas dado esta significación a alguno de sus vocablos. El testimonio tan concreto de Torriani es aislado y tardío, si bien derivará de un informe anterior a su tiempo (fines del siglo XVI); los contemporáneos, en cambio, nos muestran a los canarios de Gran Canaria nadando valientemente para aproximarse a los navíos, incluso

<sup>1</sup> J. Álvarez Delgado: *La navegación entre los canarios prehistóricos*, «Archivo Español de Arqueología», XXIII, 1950, págs. 164-174.

<sup>2</sup> A. V. Brogger: *The viking ships. Their ancestry and evolution*, Oslo, 1951, pág. 10.

<sup>3</sup> Fray Juan de Abréu Galindo: *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*, Edición Cioranescu, Santa Cruz de Tenerife, 1955, pág. 292.

<sup>4</sup> Leonardo Torriani: *Descrittione*, Edición Wölfel, Leipzig, 1940, folios 38-39 del original.

con cargas en la cabeza, y ello desde el siglo XIV. Tal hazaña no corresponde a gentes conocedoras de artificios flotantes, y la descripción que nos da el ingeniero cremonés es demasiado conforme a usos malayos —una embarcación de corteza con vela de palma trenzada— para que no sospechemos que la excesiva erudición de nuestro autor o de su informante le ha inducido a generalizar y aprovechar en una ocasión que le pareció oportuna un hecho local de otra parte.

Hay quien conjetura que los primitivos canarios fueron simplemente traídos como cómodos pasajeros a bordo de naves de pueblos marítimos, que, desembarcado el pasaje, no se ocuparon más de las islas así pobladas. Se hace difícil concebir el objetivo de semejante operación y suponer que los transportados no tuviesen una comunidad cultural con sus patronos. Por esto no renunciamos a hallar un modo espontáneo de que poblaciones ribereñas de los mares vecinos a Canarias llegasen, más o menos azarosamente, a sus costas en múltiples oleadas y en varias ocasiones. Y para llegar a alguna conjetura fundada debemos empezar por examinar con cuidado las prácticas náuticas y pesqueras de esos ribereños, en la medida que conocemos sus estados pasados.

Sin duda habrá que hacer una recapitulación histórica, pero antes y más interesante nos parece conocer la situación tradicional que ha llegado hasta nuestros días, para modificarse rápidamente con la ocupación europea de las costas africanas. Hace casi cincuenta años se publicaron en la revista franco-marroquí «Hespéris» dos interesantes artículos sobre las prácticas náuticas de gran parte de la costa que nos interesa. Montagne trató de los marinos indígenas de la zona francesa<sup>5</sup>. Laoust, de los pescadores beréberes del Sus<sup>6</sup>. De estos estudios resulta que la costa marroquí se reparte en dos zonas, según las prácticas marineras y aun el lenguaje de sus pescadores: en el norte, hasta el Um-er-Rebia, las embarcaciones y las prácticas son las mismas

---

<sup>5</sup> Montagne: *Les marins indigènes de la zone française du Maroc*, «Hespéris», III, 1923, pág. 175.

<sup>6</sup> Laoust: *Pecheurs berbères du Sous*, «Hespéris», III, 1923, páginas 237 y 297.

tradicionales en los viejos puertos mediterráneos. Más al Sur aparece el cárabo, embarcación *sui generis*, ligera de costillaje y tablazón, delgada, elástica, fácil de varar en la arena de las pequeñas playas y de izar lejos del mar. Esta nave, así como la mayoría del vocabulario que la acompaña, corresponde a una tradición independiente a la primeramente mencionada como mediterránea.

La navegación de tipo mediterráneo hemos de suponerla como la propia de los árabes, y aun tal vez convendría no remontarse tanto. Sabemos que no hubo navegación de altura de parte de los indígenas de esta costa hasta el establecimiento en Salé de un nido de piratería formado a base de una colonia de emigrados españoles, al fin de la Edad Media, que alcanza su máximo florecimiento, con el concurso turco, en la Edad Moderna. La costa marroquí más al Sur debió de quedar prácticamente desconocida durante mucho tiempo para los mismos árabes. Montagne<sup>7</sup> nos dice que «las luchas que marcan las tentativas efímeras de los Banu Ifran en la región de Rabat (siglo X), luego los combates incesantes de los almohades contra los Berghouata, dieron por resultado la desaparición casi completa de la vida urbana entre el Bu Regreg y el Um-er-Rebia». Una vieja tradición supersticiosa conservada en una descripción de la España árabe que remonta al siglo XI<sup>8</sup> confirma estos hechos, esto es, la abstención de los marinos árabes de navegar por la costa marroquí hasta época tardía. Ese texto refiere lo siguiente:

«Se decía que la parte central del Mar Occidental, que se llama Pélagos, no pudo nunca alcanzarse hasta el día en que la llave que tenía en la mano el personaje representado por la estatua [del Hércules de Cádiz] cayó a tierra. A partir de este momento se pudo llegar por mar hasta Salé, Sus y otros lugares. Esto se creía por lo general en el lugar [de Cádiz]».

Esta fecha de una explicación supersticiosa de un hecho que en adelante, cuando toda la costa fue recorrida, pareció chocan-

<sup>7</sup> Montagne: *Loc. cit.*, pág. 186.

<sup>8</sup> *Kitab ar-Rawd al Mutar &*, apud García Bellido: «Archivo Español de Arqueología», XVI, 1943, pág. 313.

te, la da el mismo libro en otro pasaje<sup>9</sup>: «gente de la población de Cádiz narra que una de las dos llaves cayó en el año 400 [1009-10]. El objeto, que fue recogido y que tenía en efecto la forma de una llave, fue llevado al señor de la ciudad de Ceuta; éste mandó pesarlo: su peso era de ocho libras»; detalles estos últimos que inducen a dar autenticidad al hecho en sí, interpretado supersticiosamente.

Más tarde, a mitad del siglo XIV, he aquí la idea que de la navegación atlántica de los árabes tenía Ibn Jaldún (+ 1406)<sup>10</sup>, extraordinario observador de la realidad. En sus famosos *Prolegómenos* habla de las Canarias, que él fue el primer escritor árabe que las conoció por referencias auténticas y contemporáneas: «No se da con el lugar de estas islas, de no ser que se las tope por casualidad, y nunca de propósito. La navegación de los barcos se guía en efecto por los vientos y por el conocimiento de los puntos desde donde soplan y de los países a que se puede llegar, si se sigue en línea recta la dirección de dichos vientos. Cuando varía el viento, si se sabe a dónde se llega en línea recta, se orientan las velas en esa dirección, dándoles la inclinación precisa para guiar el navío, según normas conocidas por los nautas y marineros que son patrones de las naves. Las tierras situadas a ambas orillas del mar Griego [Mediterráneo] están todas consignadas en una hoja, conforme a la forma en que pueden ser halladas y según su disposición ordenada en las costas de dicho mar, y en esa hoja, *al Kunbas*, están asimismo señalados los puntos desde donde soplan los vientos y las variadas direcciones que siguen, siendo de esta manera cómo se gobiernan los marinos en sus viajes. Ahora bien: todo esto falta para el Mar Circundante [Océano], y por eso no lo surcan barcos, sin contar con que en la atmósfera de este mar y sobre la superficie de sus aguas se condensan unos vapores que impiden navegar a los barcos; vapores que, por su lejanía, no pueden disipar los rayos solares reflejados por la superficie terrestre. A causa

---

<sup>9</sup> *Kitab ar-Raw al Mitar & Loc cit*, pág. 312.

<sup>10</sup> Ibn Jaldún, *Al Muqaddima*, edición Quatremère, tomo XVI, pág. 94; traducción especial de García Gómez

de esto es sumamente difícil orientarse hasta estas islas y dificultoso obtener noticias sobre ellas».

No parece aventurado postular que la navegación de tipo mediterráneo tardó mucho, hasta el siglo XI según la tradición gaditana antes recogida, en propagarse por la costa africana; la pérdida en el siglo XIII de los puertos andaluces, Cádiz ante todo, debió de ser para ella un rudo golpe, y en fin y en todo caso no afectó a las prácticas tradicionales de los pescadores beréberes de la costa al sur del Um-er-Rebia.

Si la actual marinería de aquella costa norte es de origen árabe, o mejor hispano-árabe, difundida en la Baja Edad Media, ¿cuál será el origen de las naves tipo cáрабо y su tradición aneja? Basta leer la descripción detallada de ellas que nos da Laoust, para notar su analogía evidente con un tipo muy antiguo de nave, la de los vikingos, igualmente carente de distinción entre proa y popa. Pero en realidad no pensamos en esas naves nórdicas como «antecedentes» de los humildes cárabos del Sus; pensamos en la navegación antigua en estos mismos mares, en los buques púnicos. La navegación púnica, ante todo navegación pesquera, debió dejar estas barcas frágiles y manejables, sobrias en consumo de madera, escasa en todos estos países; y como ellas, debían ser las naves gaditanas de la antigüedad.

Nada más verosímil que estos cárabos abordasen en más de una ocasión algunas de las Islas Canarias, especialmente las orientales, y acaso ellos sean los responsables de alguna o algunas de las aculturaciones superpuestas en el conjunto cultural que se halló en el momento de la conquista europea.

\* \* \*

o

Pero precisamente el objeto de estas líneas es llamar la atención sobre otro tipo de navegación oeste-africana como posible vehículo de las más remotas invasiones en el Archipiélago.

Este tercer tipo de tradición marinera no existe ya. Pero por fortuna nos ha quedado de él una descripción, apenas suficiente, de mano del viajero portugués Valentim Fernandes<sup>11</sup>, que es-

<sup>11</sup> Valentim Fernandes, edición Cenival-Monod, págs. 118 y 120.

cribía a fines del siglo xv. En efecto, los portugueses, en su avance a lo largo de la costa del desierto, llegaron hacia 1440 a doblar el Cabo Blanco y a penetrar en un país diferente, la Bahía del Lebrél o del Galgo, con numerosas islas —en algunas de las cuales luego se establecieron— y con una población arraigada, dependiente en gran parte de la pesca como medio de vida. He aquí cómo Valentim Fernandes nos describe este rudimentario pero seguramente viejísimo medio de navegar:

«Os seus batees he çinco pãos de figueyra de inferno secos, saber: huum de braça e mea em longo, e assi os dous em cada ylarga de dous palmos menos, e estes tres som atados com linhas das ditas redes e ficam detras todos tres ygoaes, e adiante sae o da metade mais, que he mais comprido; emtam atam outros dous pãos de 6 palmos das ilargas todas apartados [por *apertados*]. No meo d'estes pãos poem suas redes, ou molher e filhos, ou qualquer cousa que querem leuar, e elle detras assentado em aquelles tres que mais saem, com as pernas de dentro pera o mais largo. Em cada mão traz huma tauolleta de palmo e meo de comprido e meo palmo em largo, com que remam. E os que andam na barca andam em agoa ata cima de gyolhos, e assy andam e nom se affogam. E d'esta maneyra atrauessam qualquer golffo d'aquelles parçees xij leguas, e tambem correm assi toda costa. E como som em terra, logo sua barca põem ao sol pera enxugar, pera ser mais leue. E quando alguum d'elles tem unha d'estas barcas e huma rede, se conta por rico. Breo e stopa nunca o virom»<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Sus bateles tienen cinco palos de higuera infernal secos, a saber: uno de braza y media de largo (2,6 m) y así los dos en cada costado de dos palmos menos (2,10) y estos tres van atados con cuerdas de las dichas redes y quedan por detrás los tres iguales y por delante sale el de en medio más, que es más largo. Entonces atan otros dos palos de seis palmos (¿1,20?) a sus costados bien apretados. En medio de estos palos ponen sus redes, o la mujer e hijos, o cualquier cosa que quieran llevar, y él detrás en aquellos tres que salen más con las piernas de dentro hacia el más ancho (¿o largo?). Y en cada mano traen una tablilla de palmo y medio (0,30 m.) de largura y medio palmo (0,10 m.) en ancho, con que reman. Y los que van en la barca van con agua por encima de las rodillas y así van y no se ahogan. Y de esta manera atraviesan cualquier golfo de aquellas marismas, 12 le-

Sin duda la descripción es torpe, pero no ininteligible, si recordamos que la braza son metros 1,7 ó 1,8, y que por tanto el palo de en medio alcanzará unos 2,6 de largo, esto, *comprido* o *longo* en portugués. Que *ilargas* significa costados, y así los palos de 6 palmos (1,2 m.) fijados a ellas hacen oficio de amuras o barandas, abiertas por delante y por detrás. En fin, que *largo* vale por ancho (pero en la línea 9 valdrá como en castellano).

Estos pobres marineros de la Bahía del Galgo eran zenagas (azenegues en Valentim Fernandes), población beréber ya en aquel momento brutalmente sometida por los árabes nómadas hasaníes. La descripción que de ellos nos da Fernandes tiene rasgos que nos recuerdan a los canarios, con sus barbas abundantes y sus vestidos de pieles. Otros rasgos coincidentes podemos sacar del conocimiento moderno de su lengua, que persiste hoy en pequeños grupos de ellos que moran al norte del Senegal, y en la cual Marcy observó características fonéticas que la aproximan a los lenguajes canarios, más que otros dialectos beréberes; y no menos sus inscripciones rupestres, análogas, según el mismo autor, a las de el Hierro en nuestro Archipiélago.

Además hay que tener presente que esta población zenaga se extendía poco antes, hasta comienzos del siglo xv por lo menos, mucho más al norte, hasta el Sus mismo, y enlazaba con su población bereberófona, el grupo Silha o Chleu. Sólo entonces sobrevino en el Sahara Occidental o Atlántico el desastre de la invasión nómada árabe, los beduinos Duai Hassan o hasaníes, que rechazan hacia el Sur a los zenagas; y así arabizan esta costa a diferencia del resto del Gran Désierto, que ha mantenido en lenguaje y cultura, ya que no en religión, gran parte de sus tradiciones preislámicas. Estos zenagas, de tradición sedentaria y pescadora, probablemente vivían del mar en los bancos del actual Sahara español y poseían estos rudimentarios bateles con los que remotas generaciones habrían abordado las Canarias. En efecto, hay que confiar mucho más en la tenacidad y resistencia

---

guas, y también corren así toda la costa. Cuando están en tierra, luego ponen su barca al sol para que se seque y sea más ligera. Y cuando uno de ellos tiene una de estas barcas y una red se cuenta por rico. Nunca vieron alquitrán ni estopa.



física y moral del hombre, incluso el primitivo, de lo que suponen autores modernos (pensamos en R. Mauny<sup>13</sup>, con el mayor respeto para su ciencia y prudencia), que basándose en la marcha y fuerza de las corrientes y vientos en esa zona atlántica rehusan creer en viaje alguno de Sur a Norte. No es tal vez éste nuestro caso, pues sabemos a los zenagas establecidos en latitudes iguales a las de Canarias, y dicho autor se refiere concretamente al regreso de Hannon de su supuesto periplo africano hasta Guinea, asunto en el que no entramos. Pero, si en los mares hiperbóreos, con medios totalmente inadecuados, los vikingos alcanzaron Groenlandia y América, no me parece descabellado creer que los zenagas, con medios sin duda más risibles, pudieron cruzar el mar de Canarias. Y las llegadas tuvieron que ser tan arriesgadas, tan azarosas, que ello explique que no perdurase comunicación regular alguna, que los bienes ergológicos recibidos por cada isla difieran tanto de las demás y que, en fin, se perdiese la noción de estas navegaciones sin regreso.

---

<sup>13</sup> Raymond Mauny, *Les navigations médiévales sur les côtes sahariennes* Lisboa, Centro de Estudios Históricos Ultramarinos, 1960.