

**LA CIRCUNNAVEGACIÓN FENICIA DE ÁFRICA EN LA ÉPOCA DEL
FARAÓN NECO II: REALIDAD HISTÓRICA O FICCIÓN
HISTORIZADA.**



AUTOR: JESÚS MIGUEL PODEROSO PADILLA.

D.N.I.: 77469861L.

**MÁSTER UNIVERSITARIO EN MÉTODOS Y TÉCNICAS AVANZADAS DE
INVESTIGACIÓN HISTÓRICA, ARTÍSTICA Y GEOGRÁFICA.**

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA



**LA CIRCUNNAVEGACIÓN FENICIA DE ÁFRICA EN LA ÉPOCA
DEL FARAÓN NECO II: REALIDAD HISTÓRICA O FICCIÓN
HISTORIZADA.**

AUTOR: JESÚS MIGUEL PODEROSO PADILLA.

ASIGNATURA: TRABAJO DE FIN DE MÁSTER.

DIRECTOR: DOCTOR JAVIER CABRERO PIQUERO.

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA.

CURSO ACADÉMICO 2016 – 2017.

**MÁSTER UNIVERSITARIO EN MÉTODOS Y TÉCNICAS AVANZADAS DE
INVESTIGACIÓN HISTÓRICA, ARTÍSTICA Y GEOGRÁFICA.**

ÍNDICE GENERAL

	Pág
INTRODUCCIÓN. _____	7
CAPÍTULO I: LA FUENTE: LA HISTORIA DE HERÓDOTO DE HALICARNASO. _____	13
1.1. Heródoto y su obra._____	14
1. 2. Heródoto como fuente para la Historia._____	22
1. 3. Los conocimientos geográficos de Heródoto._____	28
1. 4. Heródoto IV, 42: la noticia de la circunnavegación._____	35
CAPÍTULO II: EL MEDIO: LA NAVEGACIÓN ANTIGUA EN EL SIGLO VII a. e. c. _____	46
2.1. Tecnología naval. Tipos de barcos y sus posibilidades náuticas._____	47
2.2. Sistemas de navegación y orientación._____	59
2.2.1. Sistemas de navegación._____	59
2.2.2. Sistemas de orientación._____	61
2.3. Precedentes de viajes y puntos de asentamiento y comercio confirmados en la costa africana._____	65
2.3.1. El Mar Rojo._____	66
2.3.2. El litoral Mediterráneo de África._____	71
2.3.3. El Océano Atlántico en el litoral noroeste africano_____	72

CAPÍTULO III: EL HECHO ¿O NO?: LA CIRCUNNAVEGACIÓN DE ÁFRICA	
ORDENADA POR NECO II.	78
3. 1. Promotor del viaje y sus motivaciones: Neco II un faraón abierto al mundo	78
3. 2. El viaje y sus características: protagonistas, cronología, duración, sistema de navegación y tipo de barco empleados.	86
3. 3. Posible reconstrucción del periplo: ruta seguida y escalas efectuadas.	102
3. 4. Circunnavegación de África: ¿realidad o ficción?	109
3. 4. 1. Opiniones a favor y en contra de la historicidad del viaje.	109
3. 4. 1. 1. Fuentes literarias antiguas.	110
3. 4. 1. 2. Historiografía moderna.	119
3. 4. 2. Argumentos a favor y en contra de la historicidad del viaje.	127
CONCLUSIONES.	150
BIBLIOGRAFÍA.	153
RELACIÓN DE FUENTES.	161
APÉNDICE DOCUMENTAL.	163
LISTADO DE IMÁGENES.	175

Resumen:

El presente trabajo de investigación trata de llegar a una conclusión válida sobre la veracidad histórica de la circunnavegación fenicia del continente africano ordenada por el faraón egipcio Neco II y transmitida por el historiador Heródoto. Para ello se ocupa en primer lugar de analizar dicha fuente de información, indaga luego sobre las condiciones materiales y conocimientos náuticos y geográficos que existían en la época correspondiente, propone seguidamente algunas características del posible viaje para concluir finalmente exponiendo los argumentos favorables y contrarios a la historicidad del hecho en sí.

Palabras clave:

Heródoto, Neco II, fenicios, navegación antigua, viajes de exploración, África.

Abstract:

The present work of investigation tries to reach a valid conclusion on the historical veracity of the Phoenician circumnavigation of the African continent ordered by the Egyptian Pharaoh Neco II and transmitted by the historian Heródoto. In order to do this, it is firstly concerned with analyzing this source of information, then investigating the material conditions and nautical and geographical knowledge that existed at the relevant time, then proposes some characteristics of the possible voyage to finally conclude by presenting the arguments favorable and contrary to the Historicity of the fact itself.

Keywords:

Herodotus, Neco II, Phoenicians, ancient navigation, exploration trips, Africa.

INTRODUCCIÓN.

Se centra el Trabajo de Fin de Máster que aquí presento en una cuestión que ha despertado el interés de la investigación histórica desde hace mucho, la información suministrada por el historiador griego Heródoto de Halicarnaso sobre la presunta, que no segura ni indiscutible, circunnavegación al continente africano que navegantes fenicios enviados por el faraón egipcio Neco II habrían efectuado cerca de un siglo y medio antes de que el mencionado Heródoto tuviese noticia de la misma y decidiera consignarla en su obra. La mencionada atención suscitada por la mención herodotea a este periplo alrededor de la costa africana entre historiadores y expertos en arqueología naval de la antigüedad queda plenamente justificada, si tenemos en cuenta que nos encontramos ante la referencia a un hecho de enorme interés y gran atractivo para cualquier investigador, en primer lugar por su naturaleza pionera en lo que se refiere a viajes de exploración en ese ámbito geográfico concreto, generando normalmente y por este simple motivo todo aquello que tiene dicho carácter iniciático una atracción especial entre los interesados en cualquier ámbito de investigación, en segundo lugar por su carácter excepcional e incluso, me atrevería a decir, exótico al hacer referencia, como todos los viajes de exploración, a una auténtica proeza que inmediatamente nos imaginamos, y no sin motivo, plena de aventura, dificultad y peligro por mares y tierras lejanos y desconocidos y, finalmente, porque plantea a cualquier investigador que se acerque al mismo con ánimo crítico una serie de retos de muy difícil solución pero no por ello menos atractivos, debido a la cantidad y calidad de la información disponible para estudiarlo.

En lo que respecta al ámbito geográfico y cronológico del estudio aquí realizado decir respecto al primero que éste, como es lógico, se centra de manera esencial en el continente africano, prestándose una especial atención dentro del mismo a Egipto, foco de origen de la empresa y lugar de partida de la misma según el relato de Heródoto, y al litoral noroccidental como zona más extrema de

colonización, y por lo tanto de conocimiento geográfico de los pueblos del mediterráneo oriental confirmada por las fuentes antiguas y la investigación moderna. Fuera de África y los mares que la circundan las necesidades planteadas por la investigación para realizar el trabajo han motivado las menciones al corredor sirio – palestino en el que se asentaron las ciudades fenicias de las que procedían, sino quizás en un sentido estricto, sí por lo menos desde el punto de vista cultural, los navegantes protagonistas del periplo y el antiguo reino de Israel, así como al mundo griego por ser éste el de procedencia de la única fuente que nos ha transmitido la noticia sobre el hecho aquí estudiado, el ya mencionado historiador Heródoto de Halicarnaso. De manera más puntual y con un carácter mucho más secundario se han mencionado en alguna ocasión otros lugares como Asia Menor, Mesopotamia, el sur de la Península Ibérica, las Islas Canarias y algún otro.

En cuanto al arco cronológico que abarca el presente estudio decir que éste comprende desde mediados del Tercer Milenio antes de nuestra era en que se iniciaron por lo que sabemos los primeros viajes desde Egipto a lo largo del Mar Rojo, mencionados aquí como precedentes del periplo que nos ocupa, hasta el siglo II al que pertenecen los últimos historiadores y geógrafos de la antigüedad que mencionaron el tema en cuestión o, al menos, se ocuparon del ámbito geográfico en que éste se desarrolla. Ni que decir tiene sin embargo que la mayor atención dentro del trabajo se presta por motivos obvios en primer lugar a la época del reinado de Neco II, entre el 610 y el 595 a. e. c., que fue cuando en su caso el periplo debió tener lugar, y en menor medida en la del propio Heródoto como transmisor del hecho, esto es, finales quizás del S. VI y sobre todo el siglo V igualmente anterior a nuestra era.

Sobre los objetivos que se pretenden alcanzar en la investigación aquí realizada decir que éstos son esencialmente dos, uno de carácter inicial o primario que queda ya expuesto en el propio título del trabajo, esto es, tratar de establecer si la noticia suministrada por Heródoto se basa en un hecho histórico

que verdaderamente se produjo o bien al contrario nos encontramos ante una construcción pseudohistórica basada en un cuento; el segundo objetivo, de índole secundaria pero complementario con el primero y sin duda más factible de alcanzar que éste es el de constatar si con los conocimientos, avances y medios materiales disponibles en la época en la que se ubica el periplo, pudo llevarse a feliz término una empresa de estas características y dificultad; como es lógico si el resultado de la investigación en este último aspecto fuera negativo la primera cuestión planteada y objetivo primordial del trabajo quedaría automáticamente resuelta, mientras que si por el contrario del estudio realizado se desprende la certeza de que un viaje así era posible en aquellos tiempos quedaría abierta para su resolución la primera y principal disyuntiva inicialmente expuesta.

Respecto a las fuentes utilizadas para llevar a cabo la investigación hay que decir que éstas han sido ante todo, y de manera obligada por la naturaleza del tema escogido, de carácter literario habiéndose recurrido a la consulta de más de una decena de autores clásicos, tanto griegos como latinos, y en mucha menor medida a fuentes bíblicas en concreto dos libros del Antiguo Testamento, el primer libro de los Reyes y el segundo de Crónicas. Entre los primeros destaca en gran medida y como es lógico Heródoto de Halicarnaso puesto que en su Historia es donde se incluye el relato que sirve de base a esta investigación, quedando a mucha mayor distancia otras fuentes como la Historia Natural de Plinio el Viejo o la Geografía de Estrabón. Para la gran mayoría de las fuentes clásicas utilizadas se ha recurrido a la excelente colección de la Biblioteca Clásica Gredos, que desde hace décadas proporciona al investigador en habla hispana unas muy cuidadas ediciones de los textos grecolatinos traducidas y comentadas por especialistas h de primer nivel. Únicamente en aquellos casos en los que dicha colección no incluía ediciones de fuentes cuya consulta se reveló necesaria en el desarrollo de la investigación se ha recurrido a trabajos publicados por otras editoriales, entre los que se incluye alguno de la clásica edición bilingüe en inglés de la Loeb Classical Library de Harvard University Press.

De mucha menor importancia han sido las fuentes materiales empleadas en el desarrollo de la investigación, centrándose éstas básicamente en los relieves decorativos de diferentes templos egipcios y palacios de Asiria en los que aparecen representaciones de viajes de exploración y embarcaciones de la antigüedad, así como en muy contadas referencias a algunos pecios de embarcaciones fenicias.

La estructura básica del trabajo muestra una división en tres capítulos de los cuales el primero se dedica en exclusiva al análisis de la fuente de información que nos proporciona la noticia que sirve de punto de partida para la investigación, ocupándose de esta forma de la vida y obra histórica de Heródoto de Halicarnaso, de su método de investigación y fiabilidad y finalmente del estudio en detalle del texto concreto en el que se habla del periplo alrededor de África. El segundo de los capítulos centra su interés en los medios materiales y conocimientos náuticos que se tenían en la época en que supuestamente se desarrolló la circunnavegación, lo que se corresponde con el objetivo secundario del trabajo expuesto más arriba. Por último el tercer y último capítulo, el más extenso e importante de los tres se ocupa de establecer en primer lugar por qué y cómo pudo desarrollarse una empresa de este tipo para después entrar de lleno en la cuestión clave del trabajo: tratar de afirmar o desmentir la realidad histórica de la circunnavegación a África que nos transmite Heródoto.

En cuanto a la metodología utilizada para el desarrollo del trabajo se establecen a continuación de forma ordenada los procedimientos seguidos:

- En primer lugar y como punto de partida la selección y acotamiento del tema de investigación, planteándose igualmente desde el principio los objetivos fundamentales a los que se pretendía llegar y contando para ello como es lógico con el visto bueno del director del trabajo.
- Localización de trabajos de investigación sobre el tema escogido, tanto artículos, como capítulos o partes de monografías con un nivel de rigor científico lo suficientemente alto como para estar seguro de que la

información ofrecida es por completo fiable. Igualmente se han buscado manuales u obras de carácter más general para la construcción del contexto histórico en el que se enmarca la cuestión objeto de estudio. Las búsquedas se han hecho fundamentalmente en internet a través de buscadores especializados como google académico y de bibliotecas digitales como dialnet, REBIUM, Academia. Edu, JSTOR y otras, partiendo en un primer momento de las relaciones bibliográficas de los trabajos de investigación consultados que más en concreto se centran en el tema objeto de estudio, para llevar a cabo luego rastreos bibliográficos relacionados con temas más tangenciales que igualmente se mostraron necesarios para la realización del trabajo. Una vez localizados y seleccionados algunos de los trabajos se han descargado de internet mientras que a otros se ha accedido a través de diferentes bibliotecas.

- Lectura y procesamiento de todo el material anterior y anotación ordenada y sistemática de los datos más relevantes de cara a la realización del trabajo.
- Manejo de las fuentes anteriormente mencionadas con vistas a comprobar los datos ofrecidos por los trabajos de investigación consultados y a la posterior inclusión de los fragmentos pertinentes en la relación de fuentes del trabajo.
- Redacción del trabajo siguiendo la estructura establecida en la guía de la asignatura para el Trabajo de Fin de Máster.

Finalmente y para concluir esta introducción se expone seguidamente un breve estado de la cuestión de la que se ocupa el trabajo. Sin entrar en detalles sobre las aportaciones más relevantes de los diferentes investigadores que se han ocupado de la misma para tratar de esclarecerla, puesto que esto se hace de forma pormenorizada y sistemática en uno de los epígrafes que componen el cuerpo del trabajo, decir aquí simplemente que la circunnavegación de África a

iniciativa de Neco II mencionada por Heródoto ha suscitado el interés de numerosos autores que la han estudiado, con mayor o menor profundidad, desde el siglo XIX hasta nuestros días. Si bien no se han localizado monografías que se ocupen en exclusiva de este tema, circunstancia lógica si se tiene en cuenta que la brevedad de la noticia en la obra de Heródoto y el hecho de que sea ésta la única fuente primaria que existe sobre el hecho en cuestión no proporcionan un material lo suficientemente copioso como para llevar a término una obra de investigación extensa, sí son bastante numerosos los artículos de investigación así como capítulos completos de obras dedicadas a cuestiones como la geografía antigua, los conocimientos geográficos de Heródoto o los viajes de exploración y la navegación en la antigüedad que establecen como piedra angular o eje la cuestión aquí tratada; más numerosas aún son las menciones a la misma, de mayor o menor extensión e importancia, en monografías sobre temas más generales pero conectados de alguna forma con ella como la historia del antiguo Egipto o la colonización fenicia. Todos ellos pueden agruparse en tres grupos o tendencias diferentes a la hora de posicionarse sobre la cuestión esencial que aquí se trata, esto es, la historicidad del periplo que nos transmite Heródoto. Para la mayor parte de los investigadores ésta fue un hecho en gran medida demostrado y poco cuestionable, otros en cambio la niegan rotundamente mientras que una tercera corriente prefiere adoptar una posición intermedia afirmando que ambas cosas son posibles. En las aportaciones de todos y en el manejo de las fuentes antiguas disponibles que se ha considerado que podían aportar algo de luz a la investigación se basa el trabajo aquí presente que, teniendo muy clara desde el principio la gran dificultad de aportar algo novedoso a la cuestión tratada por la parquedad de la información disponible sobre la misma, aspecto que viene sin ir más lejos refrendado por la plena vigencia que mantienen para su estudio todavía hoy obras publicadas hace más de ciento cincuenta años, tratará sin embargo de cumplir los objetivos propuestos de la mejor forma posible.

**CAPÍTULO I. LA FUENTE:
LA HISTORIA DE HERÓDOTO DE HALICARNASO.**

CAPÍTULO I.

Este capítulo inicial del trabajo se encarga de realizar un estudio pormenorizado de la fuente que nos informa sobre el viaje de circunnavegación alrededor de África, tratando de establecer hasta donde la investigación permita si la información proporcionada a este respecto es o no fiable. Para ello y antes de entrar en el análisis textual del fragmento en el que se alude a dicho periplo se tratarán cuestiones de carácter más general, pero que sirven para dotar de contexto a la noticia como son la biografía del autor, la naturaleza y características de la obra de la que forma parte, la Historia, el método de investigación y trabajo de Heródoto y por extensión su fiabilidad como fuente histórica y finalmente los conocimientos que sobre la geografía de la antigua Libia poseyó el autor de Halicarnaso.

1.1 Heródoto y su obra.

Poco sabemos sobre la vida del más antiguo de los historiadores e iniciador del género histórico, todo lo más unas cuantas apuntes que nos deben servir para dibujar una semblanza biográfica llena de vacíos e interrogantes que a menudo sólo pueden resolverse con suposiciones cuando no simplemente renunciar a profundizar más en cómo se desarrolló su vida.

Nacido bajo soberanía persa en la pequeña ciudad griega de Halicarnaso ubicada en la costa de Jonia entre las últimas décadas del S. VI y las primeras del S. V a. e c.¹ no sabemos gran cosa sobre la extracción social y la situación económica de su familia. Sin embargo podemos aventurar que ésta no debía ser mala teniendo en cuenta que su tío Paniasis fue un literato de cierto renombre en su época,

1 F. R. Adrados da una cronología para el nacimiento de en torno al 526 a. e. c. (1977, 15) mientras que por ejemplo J. G. González retrasa éste hasta aproximadamente el 484 a. e. c. basándose para ello en acontecimientos históricos como la fundación de Turios en la que Heródoto participó y en la invasión de Grecia del rey persa Jerjes (2007, 20).

autor de un poema épico dedicado a Herakles y, sobre todo que tal y como demuestran su trayectoria vital, intereses y obra literaria debió recibir sin duda una completa educación que desde luego no estaría al alcance de los jóvenes de clase humilde de su ciudad y que debió situarle entre la clase intelectual de la misma.

Siendo seguramente muy joven tuvo que marcharse desterrado de su patria por haber participado en un fallido intento de derrocar al tirano Lígdamis, gobernante cario de Halicarnaso impuesto por los persas, acontecimiento en el que perdería la vida su tío mencionado antes. Se estableció en la isla de Samos lugar que siempre recordaría con afecto entre otros motivos sin duda porque la mucha mayor importancia de ésta en comparación con su ciudad natal debió abrirle un nuevo horizonte de posibilidades a nivel social y cultural. No volvería Heródoto a Halicarnaso hasta años después, hacia el 454 a. e. c., para participar en el derrocamiento definitivo de Lígdamis tras el cual decidió sin embargo no establecerse en ella sino marchar a Atenas, la gran polis griega gobernada en ese momento por Pericles y máximo referente político y cultural de la antigua Hélade. La influencia de esta ciudad y de su vida intelectual en Heródoto fue sin duda de gran calado siendo quizás aquí donde nuestro autor concebiría la idea de componer una historia de carácter universal que superara los estrechos márgenes localistas y contemporáneos de las obras de los logógrafos (R. Adrados, 19). Aunque algunos afirman que quizás algunos de sus viajes los pudo realizar antes de afincarse en Atenas (G. González, 2007, 21) la mayoría de la investigación acepta que debió ser desde esta ciudad desde donde Heródoto partió para hacer la mayoría de sus viajes aprovechando que desde el 449 a. e. c. Grecia estaba de nuevo en paz con Persia² lo que le abriría las puertas del Oriente dominado por el imperio de los medos. La mayor parte de la investigación acepta sin problemas la veracidad de los viajes de Heródoto por el Alto y Bajo Egipto, Asia Menor, Babilonia, partes de Escitia entre ellas la Península de Crimea y Cirene, basándose en la miríada de informaciones y detalles que sobre estos lugares

² Paz de Calias organizada por Pericles.

ofrece en su obra y en los comparativamente pocos errores e inexactitudes que se han podido detectar cuando habla de ellos. Además y por lo que sabemos de su biografía conoció Creta y otras islas del Egeo, la mayor parte de la Grecia continental y Magna Grecia. Respecto al objetivo esencial de dichos viajes se ha planteado hace tiempo un debate historiográfico. Para unos Heródoto se propuso hacer un periplo siguiendo el ejemplo de Hecateo de Mileto no distinguiendo entre sus intereses como investigador las informaciones sobre geografía de las relacionadas con el pasado histórico. Para otros el autor de Halicarnaso tendría ya perfectamente delimitado su objetivo de escribir una obra histórica y viajó para visitar en persona los lugares que habían sido escenario de grandes acontecimientos y recabar allí directamente informaciones de calidad. Finalmente algunos han afirmado que en un principio Heródoto iniciaría sus viajes con el objetivo esencial de resolver los problemas de geografía general que planteaba el modelo geográfico jonio de su época, pero que tras su paso por Egipto y después de trabar conocimiento con los sacerdotes de Menfis ampliaría el abanico de sus intereses a las cuestiones históricas, etnográficas, zoológicas, etc. (G. González, 2007, 21s.). Afirma R. Adrados por su parte que Heródoto no fue sino uno más de los poetas e intelectuales griegos de su época que viajaban de un lugar a otro para participar en certámenes literarios y dar a conocer sus obras en una época en la que la difusión de los textos literarios era muy limitada; no obstante y como demuestra el hecho de que sus desplazamientos salieran con mucho del ámbito griego el mismo autor afirma que dichos viajes no serían sólo para enseñar y exponer su obra sino para aprender e investigar sobre todo aquello que era objeto de su atención e interés. Si en el transcurso de los mismos Heródoto se dedicaba para subsistir a otros menesteres o actividades de índole económica como el comercio es algo que se nos escapa por no tener dato alguno al respecto (1977, 22s.).

Sin duda debió ser tras sus viajes por Oriente cuando Heródoto decidió abandonar Atenas y participar en la aventura de la fundación de la nueva polis de

Turios en Magna Grecia, proyecto personal de Pericles y que al historiador de Halicarnaso debió resultar atractivo por motivos que sólo podemos adivinar. Quizás le incomodaba la nueva ley de ciudadanía aprobada por el gobierno ateniense en el 451 a. e. c.³ que lo relegaba sin remisión a la condición de meteco dentro de la gran urbe ática, viendo en la marcha a la nueva polis la posibilidad de lograr la condición de ciudadano por derecho; es posible que influyera en él su rechazo, claramente vislumbrado en su obra, a la política imperialista ateniense de la época y en particular a la represión militar efectuada por ésta contra Samos, lugar al que como hemos visto más arriba le unía un vínculo afectivo claro. Finalmente no debemos descartar la posibilidad de que a un espíritu inquieto como el suyo le resultara atractiva la idea de un viaje más por nuevas y desconocidas tierras.

Nada sabemos de la vida de Heródoto en su nueva patria aunque el hecho de que éste llegue a referirse a sí mismo como “ciudadano de Turios” debe indicar que se sintió lo suficientemente cómodo allí como para identificarse y enraizar en la misma. Aquí según algunos daría culminación a su gran obra histórica aunque lo más probable es que antes de llegar ya hubiera escrito diferentes pasajes o *lógoi* que al parecer leyó en Atenas y Olimpia, siendo en Turios no obstante donde desarrollaría y daría forma final a su Historia. (R. Adrados, 1997, 21). Para G. González sin embargo lo más plausible es que Heródoto volviera a Atenas en la década de los 30 del S. V a. e. c. y permaneciera allí hasta acabar su obra, apoyándose para ello en la presencia dentro de los últimos libros de la misma de menciones a acontecimientos de los inicios de la Guerra del Peloponeso entre Atenas y Esparta que el historiador parece haber vivido en primera persona (2007, 29s.). Afirma el mismo autor apoyándose igualmente en indicios internos presentes en la obra herodotea que el de Halicarnaso encontraría la culminación de sus días no antes del 429 a. e. c. no existiendo acuerdo en la investigación sobre el lugar en el que esto ocurrió habiéndose barajado diferentes opciones

3 Dicha ley establecía que para ser reconocido como ciudadano ateniense ambos progenitores, padre y madre debían ser ciudadanos de dicha polis.

como la propia Atenas, Turios o Pella. (2007, 31.).

Entrando ya a valorar la Historia de Heródoto hay que decir en primer lugar que se trata de la primera gran obra en extensión y pretensiones de la prosa antigua griega, superando con mucho en ambos aspectos a sus precedentes inmediatos, las obras de los logógrafos. Heródoto nos presenta un texto de gran amplitud, complejidad estructural y temática en la que la cuestión histórica de las guerras entre griegos y persas prevalece sin duda, tratada con un enfoque novedoso que incluía por un lado el interés por un pasado no ya inmediato como era habitual entre los logógrafos sino bastante alejado de la época del autor que lo investiga y escribe sobre él, y por otro la investigación directa del mismo recurriendo cuando era necesario y como hemos visto al viaje para llevar a cabo esta última con las mayores garantías. Todo ello le valdría al de Halicarnaso la adjudicación del sobrenombre de “padre de la Historia”. De hecho el título Historia dado a su obra por Heródoto no significa en griego otra cosa que investigación lo que no hace sino mostrarnos la voluntad de éste de conocer y comprobar de primera mano aquello sobre lo que escribe y que esto último es producto de un esfuerzo previo para obtener informaciones de calidad. Heródoto se convierte así en un verdadero pionero dentro de la literatura griega antigua, en el iniciador de un nuevo género en prosa, la Historia, en el que se mezclan inicialmente las influencias de la poesía épica y del pensamiento de los líricos y trágicos con los nuevos aires de pensamiento llegados desde Jonia en los que la lógica y la razón se imponen a la creencia religiosa y a la concepción mítica a la hora de explicar la realidad.

En cuanto a la estructura de la Historia Heródoto organiza los contenidos en nueve libros precedidos de un proemio en el que el mismo autor nos revela su intención a la hora de investigar y escribir: preservar del olvido los hechos y hazañas del pasado humano. De los nueve libros el primero queda dedicado a describir los primeros enfrentamientos entre griegos y bárbaros con vistas a exponer las causas de las guerras médicas; el libro segundo se dedica por

completo a Egipto, su geografía e historia, mientras que el libro tercero sigue centrado en tierras egipcias narrando la invasión de éstas por los persas en época de Cambises. El libro cuarto sigue describiendo la invasión persa por Escitia así como la forma de vida y costumbres de los habitantes de ésta; igualmente se incluye la descripción de la campaña de conquista persa de Libia. En el libro quinto se narra el avance conquistador persa sobre Macedonia y Tracia, la sublevación jonia y la historia de las dos polis griegas más importantes, Atenas y Esparta. El libro sexto entra ya a narrar el desarrollo de la Primera Guerra Médica, su resultado y los asuntos internos de Atenas. Finalmente los tres últimos libros describen los prolegómenos y desarrollo de la Segunda Guerra Médica hasta su desenlace final. Visto así parecería que la obra tiene un objetivo completamente definido y ofrece un aspecto unitario y claro pero no es así en absoluto debido a las muy frecuentes y extensas digresiones sobre diferentes cuestiones que el autor introduce en el texto y que acaban dotando al mismo como se ha dicho de una enorme complejidad. Al decir de Sancho Royo con la Historia de Heródoto estamos ante una obra abierta, los relatos de un viajero que se añaden, yuxtaponen y superponen a menudo sin seguir a lo que parece un criterio lógico, dando la impresión de ser no más que una especie de memorias en las que su autor “cuenta lo que vio y lo que le contaron, especialmente lo extraordinario y lo inusual”. (2002, 120). A pesar de esa apariencia la mayor parte de la investigación coincide en afirmar hoy día que la narración herodotea tiene una composición mucho más cuidada y meditada de lo que parece, teniendo el autor un total dominio sobre la estructura compleja y abigarrada con la que decidió organizarla (G. Espelosín, 2005, 144). En el complejo aspecto final de la obra pudo influir por cierto la posible naturaleza inicial de la misma como una composición creada para su difusión por vía oral mediante discursos y conferencias, algo como se ha señalado más arriba muy habitual en la época del autor y que impondría una estructura organizada en subdivisiones de carácter necesariamente breve que otorgaría mayor complejidad a la misma, aunque no faltan quienes defienden la

hipótesis de una obra concebida desde un principio para ser publicada por escrito cuestión esta que ha suscitado un debate aún no resuelto entre la investigación (G. González, 2007, 41ss). Sea como fuere lo que parece claro es que la obra debió ser prepublicada por partes durante un largo período de tiempo y que su aspecto final sería fruto de una labor de edición y reelaboración llevada a cabo en los últimos años del autor.

Como se ha señalado el objetivo declarado de Heródoto al escribir su monumental obra es el de dar a conocer los hechos pasados vinculados al enfrentamiento entre persas y griegos pero lo cierto es que dicho propósito queda ampliamente superado al dedicar el autor una gran cantidad de atención y espacio a cuestiones de diferente índole que, si bien pretenden tener una función de contextualización del tema central, a menudo se alejan tanto de éste que casi se diría que son aspectos totalmente independientes del mismo. Son las ya antes mencionadas digresiones de carácter geográfico, etnográfico, relacionadas con las ciencias naturales y otros aspectos, muy abundantes y extensas y que en gran medida han llevado al surgimiento de un debate en la investigación en relación con la motivación inicial de la obra herodotea ya apuntado antes cuando se habló de los viajes del historiador de Halicarnaso. En el mismo se enfrentan dos posturas, la analítica que afirma que la Historia sería inicialmente una obra geográfica para cuya elaboración Heródoto habría realizado sus viajes buscando respuestas a los interrogantes sin resolver que se le planteaban, y que sólo después y debido a su estancia en Atenas y a la influencia y estímulo intelectual del círculo de Pericles acabó convirtiéndose en una obra de carácter histórico con las Guerras Médicas como tema central, usando para la misma el abundante material recopilado en sus viajes. Según algunos que se encuadran en esta postura serían más bien, tal y como se ha apuntado más arriba, la estancia de Heródoto en Egipto y el contacto con la milenaria cultura del país del Nilo las claves del cambio de enfoque fundamental que se habría operado en la composición final de la obra. Al contrario la postura unitarista afirma que Heródoto

concibió su obra desde un principio como obra histórica centrada en la confrontación bélica entre Europa y Asia, entre griegos y persas, exponiendo las causas y los precedentes de dicha realidad. Para conocer mejor ésta Heródoto emprendería sus viajes con el propósito de investigar sobre la misma, viajes que le permitirían acopiar un cúmulo de conocimientos directa o tangencialmente relacionados respecto a su preocupación fundamental y que luego utilizaría en la redacción de su obra. (G. González, 2007, 37s.).

Afirma Sancho Royo en este sentido que el gran interés mostrado por Heródoto por exponer ante su público los países, las costumbres, las creencias y otros aspectos de los pueblos bárbaros responde en realidad a su intención de reforzar las señas de identidad de la civilización griega por medio de una “retórica de la alteridad” que no hace sino fijarse en todo aquello que diferencia en mayor medida a ésta del resto de los pueblos conocidos en su época. (2003, 132). Similar es la opinión de G. Espelosín para quien Heródoto desea más que nada explicar la victoria helénica sobre el gigante oriental a partir de su íntimo convencimiento sobre la superioridad de la cultura griega respecto a la bárbara, del ideal de libertad representado por la primera frente a la tiranía imperialista de la segunda; el cumplimiento de este fin implicaba la descripción minuciosa, la medida, la comparación y el contraste de ambos mundos de forma que la mirada al exterior se terminaba convirtiendo en un análisis interno de la propia civilización griega. (2000, 178ss.)

Posiblemente y siguiendo a G. González no hubiera un único objetivo en la mente de Heródoto al afrontar su magna obra y quizás el propio contexto histórico del autor fuera esencial a la hora de asumir tan importante reto: la equiparación de la política imperialista ateniense de su época respecto a la cual y como se ha visto Heródoto mantenía grandes reservas con la que había desarrollado el reino persa en el pasado y las consecuencias que de aquella podían derivarse. Sea como fuere parece claro que al final la meta de Heródoto terminó siendo no otra que dar cuenta de todo lo que tenía que ver con el ser humano a partir de lo que

había visto, oído, aprendido e investigado en sus viajes (G. González, 2007, 36ss.). De esta forma se interesó y terminó informando de múltiples cuestiones sobre el pasado histórico, la geografía, la etnografía, la antropología, la zoología y cualquier otro conocimiento científico prestando siempre especial atención a todo aquello que resultaba más llamativo, más curioso y más chocante para el hombre de su época y cultura intentando dibujar una semblanza lo más completa posible del mundo por entonces conocido.

1.2. Heródoto como fuente para la Historia.

Teniendo en cuenta que el presente trabajo se basa en el testimonio único de Heródoto sobre la presunta circunnavegación del continente africano en época de Neco II se hace indispensable dedicar algo de espacio a juzgar la fiabilidad de la obra herodotea como fuente histórica. A este respecto hay que decir que la debate entre los que le otorgan por derecho propio la distinción de “padre de la Historia” y los que lo consideran poco más que un gran fabulador viene ya de lejos, siendo no pocos los autores de la antigüedad que atacaron abiertamente al historiador de Halicarnaso como Ctesias, Manetón y Plutarco mientras que en otros como Tucídides o Aristóteles pueden encontrarse igualmente críticas si bien más disimuladas. El enfrentamiento entre las dos posturas mencionadas y difícilmente conciliables sigue abierto hoy en día entre la moderna investigación una parte de la cual no duda en tachar la obra de nuestro autor como de pura y simple literatura y a éste mismo de parcial, crédulo y falto de rigor a la hora de investigar y exponer sus conclusiones mientras que otra considera los datos contenidos en la misma como una fuente de información histórica de primer orden. (García, 2007, 56ss.), (Rodríguez Adrados, 1977, 53).

Para intentar determinar en la medida de lo posible cuál de las dos posturas se acerca más a la realidad debemos examinar con detenimiento diferentes aspectos

empezando por las fuentes que Heródoto utilizó en su investigación, la tipología y fiabilidad de las mismas. En este sentido hay que decir en primer lugar que sin duda predominaron con mucho las **fuentes orales** sobre las escritas siendo claro que en el S. V a. e. c. en el que escribió nuestro autor la disponibilidad de las primeras era muy superior a la de las segundas. En líneas generales se suele aceptar que cuando Heródoto no especifica a su interlocutor y alude a él en plural de manera genérica como un pueblo o un grupo nos encontramos ante una fuente oral. Ejemplos de este tipo los tenemos en los sacerdotes de Tebas, de Heliópolis, de Hefesto en Menfis, etc. Se considera hoy que serían seguramente integrantes de los escalafones inferiores de la jerarquía sacerdotal que tendrían un conocimiento sólo aproximado de la Historia y los ritos, lo que explica en parte las inexactitudes e insuficiencias de la obra de Heródoto. (Rodríguez Adrados, 1977, 55). Otras veces alude a los *lógoi*, los “hombres informados” como sus informantes y a menudo habla de manera impersonal con expresiones como “dicen”, “afirman”, etc. sin molestarse siquiera en identificar al sujeto que proporciona la información. En ocasiones mucho más contadas aparecen identificaciones individuales como la de Solón y otras.

En cuanto a las **fuentes escritas** hay que decir que aunque su nivel de organización no era equiparable al de las potencias orientales, las polis griegas tenían registradores especializados que se encargaban de los archivos estatales lo mismo que los templos. De hecho existían familias especializadas en esta labor así como familias sacerdotales que se encargaban de llevar los archivos genealógicos. Es muy posible que Heródoto utilizara estas fuentes cuando las encontró disponibles si bien no resulta fácil identificarlas en el texto. Sí que aparecen claramente identificados como fuentes los poetas Simónides y Aristeas o el logógrafo Hecateo, la mayoría de las veces mencionados por Heródoto para criticar luego sus informaciones (Rodríguez Adrados, 1977, 54). Lo más habitual es sin embargo que el autor utilice los datos sin identificar su fuente de origen, procedimiento habitual en una época en la que no existía aún el concepto de

propiedad literaria. Por otro lado encontramos en el texto informaciones procedentes de **inscripciones** de diferentes monumentos que el autor tuvo ocasión de conocer y de hecho y según nos revela él mismo, en diversas ocasiones recurre a **pruebas arqueológicas** para intentar comprobar la veracidad de su fuente. (García, 2007, 67ss.). Lo cierto es que es muy habitual que Heródoto se refiera a hechos o cosas que ha visto en persona o que describe de forma que tenemos que suponer que las vio. Se trata aquí de informaciones procedentes del método conocido como **autopsia**, esto es, la comprobación personal de los hechos o fenómenos narrados por el autor de la investigación que se desplaza in situ con tal objetivo. Según Sancho Royo tras Heródoto el viaje de investigación pasaría a ser una condición de veracidad exigible a los historiadores y seña de identidad de la labor de éstos (2002, 117ss.).

Pero ¿hasta qué punto son fiables todas estas fuentes de información que maneja Heródoto? Sin duda no todas son igual de valiosas para la construcción del relato histórico y es evidente que el propio autor debió someter a un examen crítico las informaciones a las que tuvo acceso antes de emplearlas con dicho fin, seleccionando las que le parecieron más veraces y desechando otras muchas (Albadalejo, 2007, 268). Está claro que Heródoto no debió creerse todo lo que le contaban y a menudo se hace eco de informaciones en las que no cree manifestando sus dudas o aludiendo a la fuente que suministra la información sin tomar partido para liberarse de responsabilidad ante cualquier error o engaño. Por otro lado es frecuente que intente verificar las informaciones contrastándolas con otras fuentes y tradiciones diferentes que pudieran estar disponibles sobre las mismas. Cuando no puede quedarse con una versión de manera incuestionable consigna todas las existentes dejando la elección a juicio del lector u oyente. Esto sin lugar a dudas es prueba de su buena fe y honestidad como historiador (Rodríguez Adrados, 1977, 58). Lo cierto es que Heródoto no concede en su análisis crítico el mismo valor a unas fuentes que a otras. Para él lo más veraz es lo que ve y comprueba en persona quedando en un segundo término a este

respecto lo que lee o le cuentan; es sin duda y en gran medida éste el motivo de sus viajes, obtener información fiable y contrastada no conformándose sólo con las noticias que recibe a través de otros. Por otro lado dentro de esta última categoría también establece una diferencia entre lo que es más fiable (testimonios de testigos directos), lo que no es muy de fiar (testimonios muy lejanos en el tiempo, informaciones que no ha podido verificar en persona) y lo que a todas luces es falso o increíble que a menudo se instala en el plano de lo sobrenatural. En este análisis crítico de la información realizado previamente por Heródoto intervienen la lógica, el sentido común y los propios conocimientos previos que el autor tiene sobre cada tema del que está tratando, instrumentos que le permiten enjuiciar las fuentes que maneja quedándose con los datos que considera verídicos y rechazando normalmente lo que cree falso. (García, 2007, 112ss). Por otro lado es de destacar que en su método de investigación sobre la fiabilidad de sus fuentes presta especial atención al análisis lingüístico y filológico estudiando con atención el lenguaje así como la traducción al griego de palabras extranjeras, dando sus propias interpretaciones y explicando su etimología. (García, 2007, 129).

De esta forma en su manera de trabajar Heródoto utiliza unas veces un método empírico basado en la propia experiencia mientras que otras veces y para las informaciones ajenas es racionalista. No puede ser de otra forma en el ámbito de la investigación histórica ya que en la misma el procedimiento empírico sólo puede aplicarse a la historia contemporánea del investigador, la que se desarrolla durante la vida de éste siendo así un espacio muy limitado; para el estudio y análisis de las épocas anteriores y más lejanas a éste es indispensable echar mano de la lógica y la razón.

Lo cierto es que en Heródoto puede observarse claramente por vez primera un intento decidido de separar la historia del mito que ya antes parece vislumbrarse sólo a veces en Hecateo, si bien en la obra de este último es todavía muy habitual que se rellenen las lagunas existentes en su relato con informaciones fantásticas.

Heródoto antes de recurrir a esto y en aras a ofrecer un conocimiento fiable prefiere admitir sin ambages su ignorancia cuando no tiene información solvente sobre aquello de lo que está tratando. No obstante hay que decir que para él es lícito dentro de la labor histórica transmitir mitos y leyendas ya que éstas forman parte del acervo cultural de los pueblos; sin embargo lo hace con un enfoque novedoso ya que sabe que no son reales y no cree en ellos pero entiende a la vez que pueden ayudar a mejorar el conocimiento de las culturas a las que pertenecen. Por este motivo se hace eco de numerosas leyendas y tradiciones a todas luces fantásticas.

Pero lo cierto es que a pesar del evidente esfuerzo realizado por nuestro autor para seleccionar las mejores fuentes de información y construir un relato verídico y fiable la verdad es que no siempre lo consigue. Unas veces las fuentes disponibles sobre los aspectos tratados no son verídicas, ya sea en origen o por su paso a través de la cadena de intermediarios desde aquél hasta el investigador, que además comete errores a la hora de valorarlas dando por ciertos aspectos que en realidad no lo son; pero sobre todo apreciamos en la obra herodotea una evidente dualidad entre racionalidad e irracionalidad a veces estrechamente vinculadas entre sí. Como dice J. A. García Heródoto es a la vez físico y hombre religioso, seguidor de la tendencia racionalista surgida en Jonia en su época que rechaza y critica las concepciones religiosas y míticas y a la vez alguien que respeta y reconoce como una parte de la naturaleza humana de la que se puede sacar partido. (2007, 109). De esta forma el racionalismo está presente en toda la Historia de Heródoto pero sin llegar a ser dogmático sino interaccionando sin cesar con los aspectos irracionales del hombre y la realidad. Heródoto se muestra incapaz de renunciar a esto último y sus alusiones a lo desconocido, a la religión y el mito son constantes.

Además y por otro lado nos encontramos con la circunstancia de que a menudo el historiador de Halicarnaso parece trabajar con modelos teóricos previos sobre la realidad, el mundo y el hombre que sin duda acaban

condicionando sus conclusiones cuando dichos modelos difieren de los resultados de sus investigaciones empíricas, al tratar de conciliar ambas realidades aunque dicho proceder se revele como muy difícil o forzado. (García, 2007, 132) (Espelosín, 2000, 186). Esto es muy visible por ejemplo en las descripciones geográficas sobre lugares lejanos y mal conocidos que Heródoto no conocía en persona y sólo a partir de testimonios secundarios de muy dudosa veracidad. Al hablar de ellos Heródoto se ajusta a los conocimientos previos surgidos de las especulaciones geográficas de la escuela jonia y las suyas propias, si bien suele evitar hacer afirmaciones categóricas prefiriendo ser cauto ante todo aquello que no ha podido comprobar y de lo que no está seguro.

Finalmente y siguiendo a K. Raaflaub puede observarse que Heródoto llega al extremo de elaborar e incluso inventar efectos a la hora de narrar y usa la retórica para moldear el pasado guiado por su propia interpretación del mismo sobre todo en las cuestiones políticas, de manera que pueda aportar un significado útil para el presente de su propia época. Ocurriría esto por ejemplo en el paralelismo observado entre el imperialismo persa y el ateniense ya señalado antes. (2013, 44). De esta forma el mismo autor afirma que Heródoto se preocupa de encontrar la verdad histórica pero a la vez exagera, inventa y manipula para hacer útil su Historia. Lo cierto es que para los autores antiguos y Heródoto no sería una excepción la verdad u objetividad no era una meta en sí misma y no se pretendía nunca ofrecer una verdad objetiva y estricta sino algo más profundo y real que surgía al someter los hechos investigados a juicio; de esta forma se conseguía hacer útil el conocimiento del pasado para el presente y el futuro. La mayoría de esos historiadores de la antigua Grecia se verían a sí mismos como literatos y artistas en la misma medida si no más que estudiosos del verdadero pasado del hombre con todo lo que ello implica (2013, 59).

A pesar de todo lo anterior debemos concluir la cuestión sobre la fiabilidad de la Historia de Heródoto como fuente histórica dándole a ésta, al menos en la mayoría de las ocasiones un voto de confianza sobre su valor y honestidad,

teniendo en cuenta el evidente esfuerzo y preocupación que su autor desarrolló para legar a la posteridad informaciones fidedignas, sin que ello sea óbice para reconocer que en ocasiones se incluyen en el texto errores de juicio, datos falsos y enfoques más o menos interesados.

1.3. Los conocimientos geográficos de Heródoto.

Teniendo en cuenta el tema en el que se centra el presente trabajo considero no ya necesario sino indispensable dedicar uno de sus apartados a establecer los conocimientos de geografía que existían en Grecia en la época en que fue escrita la Historia de Heródoto y sobre todo aquellos que éste último poseía y defendía y que de hecho se encuentran consignados en esta misma obra. Dichos conocimientos dan contexto a la noticia que es piedra angular y *leit motive* de este estudio y que en realidad pretende ser demostración práctica de una de las afirmaciones de Heródoto en materia geográfica: el carácter peninsular del continente africano.

La geografía como disciplina científica nació en Mileto en el S. VI a. e. c. dentro de un contexto más amplio, el del desarrollo del pensamiento filosófico y científico griego que se produjo por entonces, y gracias a la información sobre otras tierras que llegaba a Grecia a través del fenómeno de las colonizaciones helénicas en el Mediterráneo. Los filósofos de la escuela jónica que fueron responsables del gran avance cultural y científico mencionado se dedicaron a la observación, especulación teórica y explicación de la naturaleza en sus diferentes vertientes, y fue en el marco de esta inquietud en el que nació la geografía como ciencia que debía encargarse de describir la tierra conocida y sus mecanismos de funcionamiento.

Hasta ese momento la imagen del mundo dominante dentro del contexto cultural griego era la ofrecida en los poemas homéricos era la de un disco plano rodeado por el río Océano cuyos límites estaban en la costa oriental del Mediterráneo, el

Ponto Euxino (Mar Negro), Tracia al norte, Nubia al sur y las Columnas de Herakles al oeste. Al norte de estas tierras que coincidían con las conocidas entonces por los griegos viviría el pueblo de los hiperbóreos y al sur de Egipto el de los lotófagos. (Porro, 2004, 55). Esta visión acientífica se vería pronto superada por los estudios y especulaciones de los geógrafos de la escuela jonia uno de los cuales, Anaximandro, fue autor del primer mapa del mundo de que se tiene noticia y que conocemos a través de la descripción que del mismo hizo su discípulo Hecateo que mejoraría el mapa de su maestro años después. Dicho mapa tenía un diseño circular e incluía sólo dos continentes de dimensiones similares, Europa y Asia formando parte Libia de ésta última. Todas estas tierras quedarían rodeadas por el mar, concretamente por el río Océano⁴. Según Gozalbes Cravioto el origen de esta última idea podría haber estado en el contorno de la costa occidental africana, una vez superadas por los navegantes de la antigüedad las Columnas de Herakles a la búsqueda de un nuevo estrecho que diera paso a otro mar; únicamente se representan sus bordes anexos a las costas a partir de una proyección azimutal ya que lo demás sería totalmente irrelevante (2000, 33-4). Finalmente decir que para Anaximandro la Tierra sería una esfera inmóvil que ocuparía un lugar central dentro del universo.

El ya mencionado Hecateo sigue este esquema general en su obra, el primer tratado de geografía escrito hacia el 520 a. e. c. y del que sólo conservamos algunos fragmentos⁵, ofreciendo sin embargo unas bases más firmes para sus afirmaciones que su maestro al haber protagonizado personalmente un periplo por el Mediterráneo y el Mar Negro. En esta obra Hecateo realiza una enumeración de las ciudades, pueblos y lugares de interés geográfico de las costas que conocía incluyendo una corta noticia descriptiva de los más importantes; se observa en ella un conocimiento bastante bueno de las costas de Grecia Italia y las islas del Egeo y bastante peor de las de Francia, la Península

4 Heródoto, Hist. IV, 36.

5 *Ges Periodos* o Viajes alrededor de la Tierra en dos libros uno sobre las costas de Europa y otro sobre las de Asia.

Ibérica y las Islas del Estaño en el noroeste atlántico europeo (J. A. García, 2007, 209ss).

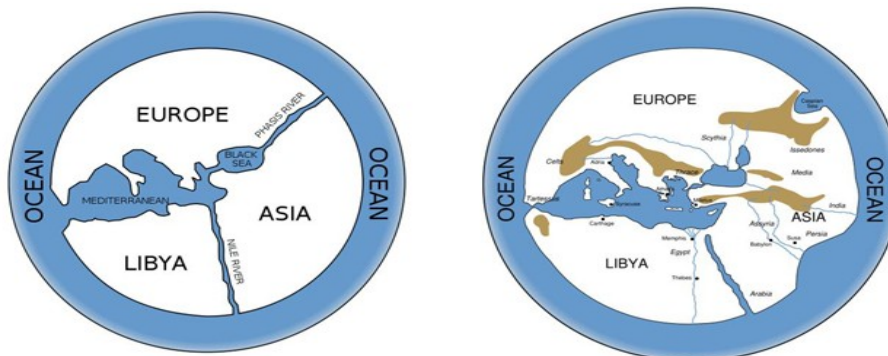


Figura 1: Mapas de la Ecumene de Anaximandro y Hecateo de Mileto.

(<http://javiccente.blogspot.com>.)

La obra de Hecateo fue sin duda conocida y utilizada por Heródoto que sigue algunos de sus planteamientos pero critica y corrige otros en su completa descripción del mundo conocido en su época⁶. Para él la *oikumene* se organizaba, de forma novedosa, en tres continentes, Europa, Asia y Libia, que en realidad eran uno sólo ya que estaban unidos y sólo delimitados por grandes ríos que más que separar servían para vertebrar las tierras emergidas. De los continentes Europa es el más grande de los tres al dársele una dimensión similar a los otros dos juntos ya que considera el norte de Asia como parte del primero (Schrader, 1990, 92)⁷. Además Heródoto establece otra división tripartita a nivel interna de cada continente identificando para cada uno de ellos un centro ordenado y civilizado, una periferia inmediata a éste que ocuparía una posición intermedia y unas tierras extremas identificadas con lo salvaje (Albadalejo 2007, 269). El Ecuador estaría en el Mediterráneo quedando Delfos como centro del mundo. El trópico de invierno se situaba en el Nilo y el de verano en el Istro (Danubio) que señalaban los límites habitables de la ecumene ya que más al norte haría mucho frío y más al sur excesivo calor. (Schrader, 1990, 95) Por otro lado los mares conocidos eran el Mediterráneo, el Egeo, el Ponto Euxino, el Mar Eritreo y el

6 Heródoto, Hist. IV, 36 – 58.

7 Heródoto, Hist. IV, 45.

Océano Atlántico que igualmente estaban unidos y comunicados entre sí siendo realmente partes del mismo mar. Sin embargo Heródoto muestra sus reservas sobre la idea del río Océano y critica a sus predecesores al afirmar que no se sabía nada de las costas extremas de Europa y Asia hacia el norte y el oeste, por lo que no se debía dar por sentado que esto fuera así. Todo lo más y teniendo en cuenta que lo que se había explorado de las costas de Asia hacia el este y de las de Libia hacia el oeste y el sur confirmaban dicha idea, se podía tener ésta por plausible a la espera de tener un conocimiento mayor de las tierras emergidas (García, 2012, 247).

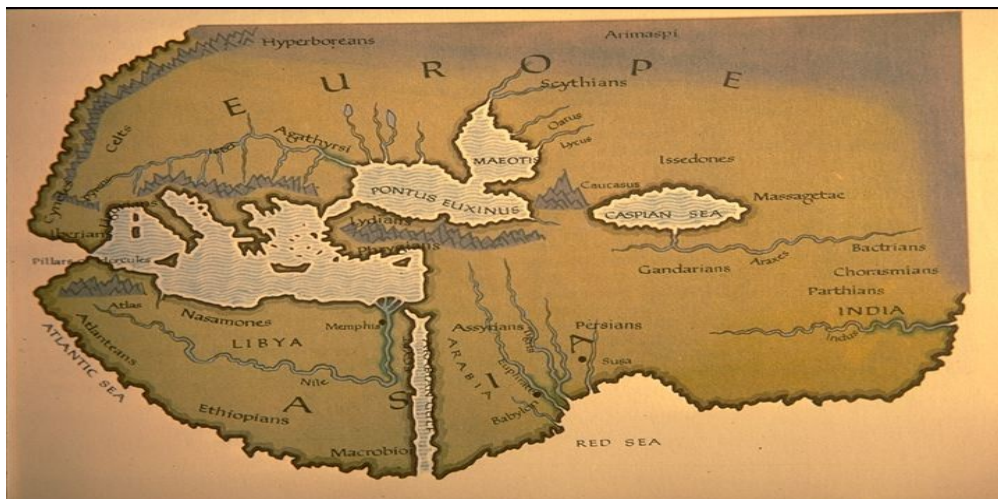


Figura 2. Mapa de la Ecumene según Heródoto de Halicarnaso.

(<http://www.henry-davis.com>)

Por otro lado Heródoto difiere igualmente de Anaximandro y Hecateo al considerar que la tierra no es esférica sino plana siendo el principal defensor de dicho modelo dejando la forma esférica para el cielo; en éste los astros describen una trayectoria más o menos circular en torno a la Tierra siendo de esta forma Heródoto defensor del geocentrismo. En este sentido el Sol surca diariamente éste último con un movimiento semicircular ocultándose durante la noche al discurrir por debajo de la Tierra para aparecer de nuevo por el otro lado al amanecer del siguiente día (García, 2007, 175).

En lo que se refiere concretamente al continente africano Heródoto

mantiene el error común a toda la geografía antigua de considerarlo mucho más pequeño de lo que en realidad es, no llegando en latitud hacia el sur más allá del Cabo Guardafui (García Moreno, 1993, 64). Los griegos en su época y como hemos visto él mismo conocían bastante bien Egipto donde desde antiguo habían integrado como mercenarios los ejércitos faraónicos y habían fundado incluso una ciudad, Naucratis, y algo peor la costa de Cirene, otra colonia griega en el mediterráneo africano; de lo demás sólo tenían conocimientos de segunda mano, escasos y poco fiables, sobre todo de lo que había al sur del trópico (Schrader, 1995, 90). Esta circunstancia puede observarse bien según Gómez Espelosín en la clara diferencia que existe al describir la costa oriental africana entre la parte norte correspondiente al Mar Eritreo (Mar Rojo), bien conocido en su época y por este motivo mucho más detallada, y la de la costa del Mar del Sur (Océano Índico) que no incluye ningún topónimo ni descripción física de paisajes o pueblos (Gómez Espelosín, 2008, 240).

Se diferencian en la descripción de Libia hecha por Heródoto dos grandes áreas, Libia o África Mediterránea excepto Egipto que se extendía desde el Nilo hacia el oeste hasta las columnas de Hércules y en la que estaban la actual Libia, Numidia y Mauritania, y Etiopía o “país de los negros” que ocupaba el confín austral de la ecumene. La parte libia quedaba dividida a su vez en otras tres partes la habitada y conocida de la costa, la interior o de las fieras y la más interna que estaba ocupada por desiertos. Más allá de esta zona desértica se extendía ya Etiopía, la occidental o de las Hespérides y la oriental o de Eritrea con capital en Meroe que se unían al sur en una costa que se creía más corta en longitud que la de Libia. De esta forma quedaba para el continente africano una forma de triángulo rectángulo, ya dibujada así por Eratóstenes, cuyos lados cortos eran la costa mediterránea y la del Mar Rojo mientras que su lado más largo sería la costa occidental desde Marruecos hasta Eritrea (Casariego, 1949, 21). Para López Pardo el desarrollo de este modelo obedeció a una cuestión práctica: las grandes dificultades para la navegación de cabotaje por la costa atlántica africana en

dirección sur a partir del Cabo Juby cuando la costa se vuelve desértica y no ofrece recursos para abastecerse de agua, comida y madera para las reparaciones de las naves. Esto debió impedir a los geógrafos griegos tener acceso a un conocimiento más exacto de la forma y verdaderas dimensiones del continente africano (2000, 49).

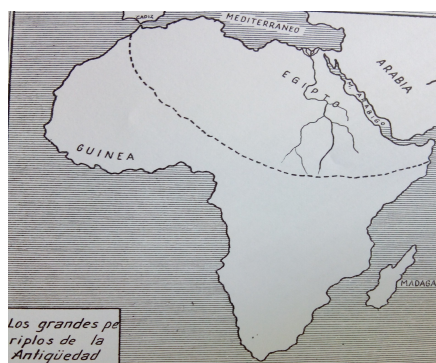


Figura 3. África conocida por los griegos en la antigüedad. (Tomado de Casariego, J.: *Los grandes periplos de la Antigüedad*, 1949, p. 23).

Cuestiones concretas de la geografía africana que preocuparon a Heródoto fueron la de la localización de las fuentes del Nilo y el intento de explicar las famosas crecidas anuales de dicho río. Según cuenta el propio autor se desplazó al Alto Egipto para resolver ambas cuestiones llegando hasta Elefantina donde detuvo su avance contentándose ya con recabar informes de gentes que habían viajado más al sur⁸. Sus conclusiones en relación a la primera cuestión fueron que el Nilo se remontaba en línea recta de norte a sur quedando flanqueado por montañas al este y al oeste y que luego, en un punto al que no había llegado y que se encontraría al sur de las confluencias del Nilo Azul y el Blanco, giraba hacia el oeste teniendo de esta forma una parte de su curso de oeste a este paralelo al del río Istro en Europa. Sobre el punto de nacimiento concreto del río Heródoto apunta, sin hacer una afirmación absoluta y prefiriendo ser prudente, que éste podría estar al sur de la cordillera del Atlas⁹. Del fenómeno de las crecidas se preocupa aún más examinando las teorías existentes en su época y rebatiendo cada una de ellas para afirmar la propia; en su opinión el fenómeno se

8 Heródoto, Hist. II, 29.

9 Heródoto, Hist. II, 28 – 34.

relacionaba con el movimiento anual del Sol de norte a sur y los mayores o menores niveles de evaporación que acompañaban a éste¹⁰ (García, 2007, 234ss.).

Otra cuestión de importancia en la descripción de Libia que hace Heródoto, estrechamente vinculada a los aspectos geográficos tiene que ver con la etnografía o descripción de los pueblos que habitaban el continente, sus rasgos culturales y costumbres. Como hace con otros lugares se dedica a presentar de los diferentes pueblos del continente libio de los que tiene noticia sus usos y particularidades, haciendo hincapié en su parecido o contraste con otros pueblos normalmente cercanos así como en los préstamos culturales que se producen entre ellos y en las adaptaciones de sus costumbres a otras nuevas. En concreto suele fijarse para cada pueblo en cuestiones como el modo de vida, las costumbres, la alimentación, la vestimenta, la tecnología, el lenguaje, la organización política y social, la historia, las prácticas sexuales y otras llamando especialmente la atención sobre todo lo excepcional, curioso y muy alejado de la cultura griega. (García, 2007, 438ss).

De esta forma y siguiendo a Gómez Espelosín Heródoto organizó Libia en una serie de franjas rectangulares en las que se establece una gradación en los modos de vida y nivel de civilización en función de su mayor o menor distancia respecto a las zonas más conocidas de Egipto y la costa mediterránea (2000, 193).

En este sentido Heródoto distingue cuatro pueblos en Libia, dos originarios del continente, libios y etíopes, y otros dos de fuera, griegos y fenicios¹¹. Entre los libios establece una subdivisión: los libios nómadas entre Egipto y el Lago Tritónide a los que se adscriben pueblos como los adimárquidas, los psilos, los lotófagos, los áureos o los garamantes; y los libios agricultores al oeste del mencionado lago, de mayor nivel cultural y a los que pertenecen los maxies y los

10 Heródoto Hist. II, 19 – 25.

11 Heródoto, Hist. IV, 197.

gizantes¹². En el desierto libio y más al sur vivirían los etíopes, pueblos salvajes o con escaso nivel de civilización como los atarantes, los atlantes, los etíopes trogloditas o el pueblo de los pigmeos¹³. En las descripciones de estos pueblos y de las tierras que habitaban Gómez Espelosín identifica una serie de constantes que se suelen repetir formando parte de lo que este autor llama la “geografía de los confines” (2008, 247ss):

- Se describen ante todo las costumbres extrañas y exóticas, muy diferentes de las helénicas.
- Separación casi total del mundo civilizado y sus prácticas.
- Existencia de paisajes maravillosos y emblemáticos.
- Fauna numerosa y excepcional.
- Formas de alimentación excepcionales y exclusivas.
- Protagonismo de las mujeres.

Para este autor Heródoto recurriría a estas pautas preestablecidas para organizar su relato a la hora de informar sobre unos pueblos de los que tuvo noticia en sus viajes por Egipto y Cirene pero que en ningún caso pudo conocer de manera directa, debiendo usar testimonios indirectos de cuando menos dudosa veracidad e imposibles de comprobar.

Esto último es en definitiva lo que se puede decir sobre el conocimiento que tuvo Heródoto sobre la geografía y etnografía del continente africano. Si sus informaciones sobre las zonas que visitó y conoció son fiables en buena medida no se puede decir en modo alguno lo mismo de todo lo demás, la inmensa mayoría de las tierras africanas que es evidente que en su mayor parte ni siquiera supo que existían.

1.4. Heródoto IV, 42: la noticia de la circunnavegación.

El epígrafe de la Historia de Heródoto en el que se basa este trabajo y que

12 Heródoto, Hist. IV 168ss. IV 181 ss.

13 Heródoto, Hist. II, 32, 6.

nos informa sobre la circunnavegación del continente africano llevada a cabo por iniciativa del faraón Neco II ha dado mucho que hablar durante siglos, siendo numerosísimas las opiniones suscitadas respecto al mismo, su veracidad y alcance, y ha sido además punto de partida para un buen número de estudios históricos llevados a cabo por historiadores de diferentes países.

El pasaje en cuestión dice lo siguiente:

“[...] Libia esta rodeada de agua por todas partes salvo por el lado en que confina con Asia; que nosotros sepamos, el rey de Egipto Neco fue el primero que lo demostró, ya que, tras interrumpir la excavación del canal que, desde el Nilo, se dirigía al golfo arábigo, envió en unos navíos a ciertos fenicios, con la orden de que, a su regreso, atravesaran las Columnas de Heracles hasta alcanzar, el mar del norte y llegar de esta manera a Egipto. Los fenicios, pues, partieron del mar Eritreo y navegaron por el mar del sur. Y cuando llegaba el final del otoño, atracaban en el lugar de Libia en que, en el curso de su travesía, a la sazón se encontraran, sembraban la tierra y aguardaban hasta la siega. Y, una vez recogida la cosecha, reemprendían la navegación, de manera que, cuando habían transcurrido dos años, en el tercer año de travesía doblaron las Columnas de Heracles y arribaron a Egipto. Y contaban —cosa que, a mi juicio, no es digna de crédito, aunque puede que lo sea para alguna otra persona— que, al contornear Libia, habían tenido el sol a mano derecha”. (Heródoto, Hist. IV, 42; traducción de C. Schrader).

Efectuando un análisis de la estructura interna del texto transmitido por Heródoto nos encontramos los siguientes elementos :

- Una alusión a la teoría geográfica que se pretende defender: la peninsularidad del continente africano, lo que nos introduce en la principal función del texto dentro de la obra de Heródoto: la demostración de parte de su concepción sobre la *ecumene* ya expuesta más arriba.
- La información sobre el promotor del viaje, Neco II, la motivación del mismo, no expuesta de manera explícita pero que quizás sí pueda

sobreentenderse, esto es, un supuesto interés científico del faraón por el conocimiento de la geografía del territorio libio, la relación temporal y quizás causal con el intento de construcción del canal entre el Mediterráneo y el Mar Rojo hecho por el mismo faraón, los protagonistas del viaje presentados de forma genérica y no individual, “unos fenicios”, el pueblo con mayor prestigio marino de la antigüedad, y la ruta que debía seguirse, de este a oeste, hasta completar la circunnavegación del continente.

- El inicio del viaje y las escalas hechas durante las épocas en las que el mar no permitía la navegación, otoño e invierno, aprovechadas para aprovisionarse mediante el cultivo de la tierra. Se podría pensar que esta alusión puede ser un intento de Heródoto de dotar de verosimilitud al relato al explicar cómo se superó una de las principales dificultades del viaje, el avituallamiento para un período tan largo, y es sugerente pensar que quizás el mismo historiador hiciera esta pregunta a sus fuentes de información transmitiéndonos luego la respuesta recibida.
- La duración del viaje fijada en más de dos años sin que quede claro el tiempo exacto ya que se indica que fue en el transcurso del tercer año cuando llegaron a destino, lo que no deja de ser llamativo en una noticia de esta naturaleza de la que cabría esperar un dato más concreto en este sentido.
- La alusión inverosímil para Heródoto al fenómeno astronómico de haber navegado con el Sol a la derecha, hecho extraordinario, curioso y llamativo. Cabe preguntarse aquí por qué si Heródoto no se creía tal hecho lo incluyó en su relato dándole además una importancia ciertamente significativa.

De todos los elementos apuntados se hablará en detalle a lo largo del presente trabajo para tratar de fijar, en la medida de lo posible, la verdadera importancia, veracidad y alcance de la noticia antes de lo cual sin embargo se hace necesario llamar la atención sobre algún aspecto no mencionado en relación

con la misma como por ejemplo y en primer lugar su brevedad; en efecto la noticia es sin duda de gran interés y muy sugerente para la investigación histórica pero exasperantemente breve, escueta y falta de detalles de forma que por un lado no nos ofrece en suficiente medida los elementos necesarios para determinar con un mínimo rigor y certidumbre su verismo o falsedad, dejándonos por otro lado la decepcionante sensación de que el autor no entra de lleno en un tema apasionante que ofrecería enormes posibilidades para el conocimiento no sólo del hecho en sí sino, en caso de haberse producido éste realmente, de la realidad geográfica, política y etnográfica antiguas de unos territorios africanos que durante siglos permanecieron ocultos en las tinieblas del desconocimiento para el hombre europeo.

Cabe preguntarse aquí el motivo de que Heródoto se muestre así de parco a la hora de informar sobre el tema. En opinión de algunos la fuente o fuentes de las que el historiador griego extrajo la noticia debieron proporcionarle muchos más datos sobre la expedición de los que éste transmite en su obra, siendo desechados sin embargo en la redacción de la misma la mayor parte de ellos para componer la escueta versión que nos ha llegado bien por no poder comprobarlos en persona o mediante testimonios fiables (G. Espelosín, 2008, 240) cuando a él mismo debían parecerle en gran medida inverosímiles (Mederos y Escribano 2004, 146), bien porque no era necesario incluirlos en el texto al menos en este momento ya que lo que Heródoto pretende en realidad con su noticia no es más que demostrar la veracidad de sus concepciones geográficas sobre la ecumene: la conexión de los océanos Atlántico e Índico (Mederos y Escribano 2004, 146) y la menor extensión de Libia respecto a Europa en el contexto de una polémica científica abierta con quienes concebían un orbe compuesto de tres continentes de dimensiones similares (Espelosín, 2008, 241). En mi opinión sin embargo todo esto es difícilmente sostenible. En primer lugar y como se ha señalado más arriba es muy frecuente que Heródoto ofrezca en su obra informaciones que son fruto de testimonios lejanos e improbables e incluso algunas en las que directamente

ni siquiera cree, y de hecho tenemos un ejemplo concreto en este mismo pasaje¹⁴ de manera que éste resulta ser un argumento escasamente válido. Por otro lado si se examina la segunda explicación, esto es, lo innecesario que resultaría al autor extenderse en detalle sobre la expedición ordenada por Neco en un momento de su obra en el que únicamente pretendería demostrar la veracidad de sus concepciones geográficas, observamos un fallo evidente en la misma: por qué no ofrece tampoco dicha información mucho más extensa que supuestamente debió manejar sobre la empresa en cuestión y los lugares por los que se desarrolló en otras partes de su obra y más concretamente en aquella que se centra en hacer una descripción geográfica y etnográfica de Libia¹⁵. Examinando dicha descripción observamos que se refiere fundamentalmente a pueblos y territorios situados en la parte septentrional del continente africano, al norte del Desierto del Sáhara, zona a la que Heródoto tuvo acceso real de forma directa o mediante testimonios secundarios, historias y tradiciones orales. Nada nos dice sobre la auténtica extensión de África y la forma de ésta, que como sabemos se prolongaba hacia el sur mucho más de lo que Heródoto creía, y nada sobre los pueblos, paisajes, elementos geográficos como montañas, ríos, etc., que los integrantes de la expedición debieron conocer. Del mismo modo tampoco se nos ofrecen mayores datos sobre los protagonistas de la expedición, ni el nombre de su líder, ni el número de barcos y tripulantes, ni el motivo explícito..., lo que contrasta en buena medida con el pasaje inmediato a éste que habla sobre el intento de circunnavegación del persa Sataspes y que sí ofrece un mayor nivel de detalle¹⁶. ¿Es concebible pensar que Heródoto callara información sobre todos estos extremos si de verdad estuvo en posesión de la misma? Si observamos su obra vemos que a lo largo y ancho de la misma se complace una y otra vez en ofrecer un relato pormenorizado y detallado sobre los diferentes extremos que toca aun cuando, como se ha visto antes, las informaciones no sean del todo

14 En la alusión al final del texto sobre el Sol a la derecha durante la circunnavegación del continente africano.

15 Heródoto, Hist. IV, 168 – 199.

16 Heródoto, Hist. IV, 43.

fidedignas limitándose entonces a señalar este último extremo. ¿Por qué entonces no proporciona en su obra más datos sobre la expedición y aquellos conocimientos que de ella se derivaron? En mi opinión la respuesta es simple, Heródoto nos transmite todo lo que sobre este tema llegó a sus oídos, no guardándose ni desechando nada ya que incluso aquello que considera fruto de la imaginación humana acaba formado parte del texto acompañado eso sí de una advertencia sobre la incredulidad de su autor al respecto.

Otra cuestión a tratar, ésta sí mencionada ya en el análisis precedente, es el de la función de la noticia dentro de la obra herodotea. Como se ha mencionado el autor introduce el relato sobre la circunnavegación tras una larga discusión sobre la naturaleza de la geografía del mundo (Lloyd, 1977, 148), apoyándose además en otra noticia expuesta inmediatamente después, el intento fallido del persa Sataspes de repetir una hazaña sin duda conocida tras la imposición de un castigo al que se había hecho acreedor tras la comisión de un crimen¹⁷. Pretende en concreto Heródoto demostrar sus ideas sobre la posición geográfica y dimensiones de África: la conexión entre los océanos Índico y Atlántico, partes en realidad del mismo mar, la peninsularidad del continente africano y sus dimensiones mucho menores que las de Europa a la que se dotaba de una longitud este – oeste iguales a las de Libia y Asia juntas, lo mismo que también se la creía mayor en cuanto a latitud¹⁸ (García Moreno, 1993, 62). La intencionalidad de Heródoto es evidente: zanjar la discusión científica con aquellos que defendían una *ecumene* compuesta por tres continentes de dimensiones similares. Si el hecho ciertamente poco discutible de que Heródoto ofrezca esta información con la intención mencionada y no en función del interés histórico otorgado a la misma puede llevar a dudar sobre la veracidad del relato en su conjunto es algo que se analizará en detalle más abajo.

En cuanto a las fuentes de información de las que el historiador de Halicarnaso obtuvo los datos utilizados las posibilidades son varias pero sólo se

17 Heródoto, Hist. IV, 43.

18 Heródoto Hist. IV, 42, 1 – 2.

puede especular ya que no se mencionan en el texto. Quizás fueran sacerdotes egipcios que como se ha visto más arriba aparecen a menudo en la obra como informadores de Heródoto para su labor, o puede que fenicios afincados en Egipto o fenicios de Tiro, ciudad que según palabras del propio autor éste conoció en persona¹⁹, los cuales debieron hablar con Heródoto poco después del 448 a. e. c., es decir unos ciento cincuenta años después del viaje, cuando la paz firmada entre griegos y persas permitió a los griegos visitar el Imperio Persa al que pertenecía Egipto (Carey y Warmington, 1929, 88). Sea cual fuere el origen afirma S. Godoy Jorge que debió ser una historia conservada por la tradición oral sin sufrir demasiadas modificaciones como la hazaña excepcional que fue y por ello narrada a los visitantes como Heródoto. (1996, 65). Para J. Rennell los informadores de Heródoto no debían dudar de la veracidad de la noticia (1830 , 348) y lo cierto es que en el caso de que fueran sacerdotes egipcios difícilmente debería dudar nadie sobre dicho convencimiento ya que no tendría sentido que se glorificara como autores de la gesta a navegantes de origen fenicio y por esto mismo extranjeros (Carey y Warmington, 1929, 88). Del mismo modo puede pensarse que si las fuentes de Heródoto fueron de origen fenicio sería extraño atribuir a un faraón egipcio la idea y financiación del proyecto en vez de silenciar este dato y otorgar sin más a sus antepasados todo el mérito de la empresa.

Es interesante aquí preguntarse al menos si el origen de la noticia pudo ser no ya unas presuntas tradiciones orales egipcias o fenicias sino información procedente de un periplo. Para contestar a esta cuestión es necesario establecer en primer lugar qué eran los mencionados periplos. Éstos debieron ser en origen relatos orales que recogían detalles prácticos sobre puntos de interés o peligro para los navegantes en costas no bien conocidas y que circularían de esta forma durante mucho tiempo entre los pilotos griegos y fenicios (D. Monedero, 2009, 51ss.). Su origen debió estar en el inicio de la época de las colonizaciones hacia el S. VIII a. e. c. y no sabemos a ciencia cierta cuándo empezaron a ponerse por escrito convirtiéndose en verdaderos diarios de a bordo, pero parece ser que los

¹⁹ Heródoto Hist. II, 44.

primeros geógrafos griegos contaron ya con los datos que éstos ofrecían para elaborar sus especulaciones teóricas y quizás para entonces, en el s. VI a. e. c. en el que se observa un importante auge de la escritura en las polis griegas, existieran periplos escritos. Estos periplos originales reseñaban como se ha dicho datos útiles para una navegación que por aquel entonces no disponía ni de mapas ni de instrumentos de orientación complejos, centrándose de esta manera en aspectos como los elementos del paisaje costero que podían servir de orientación (montañas, desembocaduras de ríos, cabos, etc.), rutas, lugares de aguada, fondeaderos seguros, zonas peligrosas (bajíos, escollos), régimen de vientos, estados del mar y quizás distancias costeras medidas en días de navegación (D. Monedero, 2009, 57). De esta forma los periplos originales eran documentos en permanente construcción ya que en los mismos se iban acumulando de manera progresiva nuevos datos procedentes de las experiencias náuticas que se iban desarrollando a lo largo del tiempo; quizás empezaron a ponerse por escrito cuando la acumulación de datos fue ya demasiado grande para la memoria de los pilotos. En otro orden de cosas existe la posibilidad, apuntada sobre todo para el caso de fenicios y púnicos, de que los estados trataran de mantener en secreto estas informaciones contenidas en los periplos para conjurar la competencia mercantil de comerciantes de otras naciones. Quizás este hecho y la escasa circulación que tendrían los documentos en cuestión hayan influido de forma decisiva en que no conservemos hoy casi ninguno de estos periplos originales. Los que sí se conservan datados hacia finales del S. VI a. e. c. no son verdaderos periplos sino elaboraciones literarias posteriores que adoptando la forma periplográfica, esto es, de viajes marítimos a lo largo de una costa, añaden datos de diferente índole etnográfica, política, etc., que no tienen utilidad náutica alguna y que en muchos casos incluyen grandes fabulaciones que se mezclan de forma inextricable con datos verídicos. En otros casos parecen ser periplos originales a los que se han añadido posteriormente interpolaciones de carácter ficticio en tal número que han perdido por completo su carácter original (Medas, 2008, 145).

Estas obras posteriores no serían utilizadas por los hombres de mar puesto que de poco les servirían y estaban destinadas a satisfacer la curiosidad y el gusto de la gente culta de aquellos tiempos, terminando por conformar todo un género literario de gran aceptación en su época (G. Ponce, 1993, 75).

Establecida la naturaleza de los periplos en la antigüedad debemos ahora examinar la posibilidad de que la noticia suministrada por Heródoto que aquí nos ocupa pudiera tener su origen en uno de ellos, el informe original que debieron realizar los autores del viaje, en caso de que éste se produjera realmente, o alguna elaboración posterior hecha a partir de éste o de su difusión oral en Egipto o entre los fenicios. En principio y analizando el texto como hemos hecho más arriba todo apunta a que no debió ser así ya que como se ha señalado la brevedad y la pobreza en detalles es la tónica dominante en la noticia, que casi no presenta ningún elemento de interés náutico de los señalados más arriba si hacemos excepción del derrotero o ruta de circunnavegación y de la alusión al fenómeno astronómico sobre el Sol. Es difícil pensar como se ha apuntado antes que Heródoto, disponiendo de un texto escrito en el que aparecía el viaje descrito en detalle con valiosísimas informaciones de carácter geográfico, científico y elementos curiosos a los que tan aficionado es en su obra, se limitara a legarnos un relato tan sucinto. Lo que sí es en mi opinión más que plausible es que la tradición/es orales de las que debió servirse para conocer y transmitir el hecho procedan de un periplo escrito mucho antes, durante el viaje o años después a partir de éste. En este sentido es interesante mencionar la presencia habitual en los periplos literarios griegos de recursos destinados a contrarrestar la incredulidad cada vez mayor entre sus lectores que estas obras terminaron despertando como por ejemplo mostrar un presunto talante crítico hacia todo aquello no procedente de testimonios de primera mano y adoptar una actitud escéptica hacia algunas afirmaciones y hechos incluidos en el relato que de manera automática dotaban de una credibilidad mayor al resto de la narración (G. Espelosín, 1996b, 25). Lo cierto es que todo esto es muy habitual como se ha

visto en la forma de escribir de Heródoto y que precisamente del último aspecto señalado encontramos un eco muy claro en la noticia que éste nos suministra sobre la circunnavegación: la mención de tener el Sol a la derecha a partir de un momento determinado del viaje cuya veracidad Heródoto niega explícitamente.

Para terminar este epígrafe se hace necesario finalmente valorar la posibilidad de que Heródoto no se basara en fuente de información alguna para conocer el hecho que nos transmite sino que inventara éste por completo. Como se ha visto la noticia de la circunnavegación es incluida en el texto ante todo para demostrar el acierto de algunas de sus concepciones geográficas y podría pensarse que Heródoto pudo inventar el hecho para dar un sostén definitivo a las mismas. Sin embargo esta opción no parece factible si tenemos en cuenta el carácter general de la obra herodotea. Como ya hemos visto Heródoto se preocupa siempre de ofrecer un conocimiento histórico verídico y fiable y aunque a veces puede fallar en dicho cometido sus fallos se deben a errores de juicio al valorar sus fuentes de información, y en ningún caso a deformaciones e invenciones deliberadas. Cuesta trabajo imaginar a un Heródoto que pretendía escribir una auténtica Historia veraz y documentada inventando sin más un hecho para confirmar una opinión propia en este caso de índole geográfica, y hay que recordar además que sobre esta misma cuestión se hace eco de otras dos noticias una de las cuales confirma igualmente la peninsularidad del continente africano y que por lo tanto tendrían que haber sido del mismo modo inventadas. Más bien este extremo no hace sino confirmar el hecho de que Heródoto se tuvo que basar en auténticas fuentes de información que en todo momento juzgó verídicas. Si Heródoto hubiera inventado y elaborado la noticia no se habría limitado a hacer el brevísimo apunte sobre la confirmación cartaginesa del hecho tratado sino que habría adornado igualmente éste para ofrecer un punto de apoyo todavía mayor a sus teorías. De esta forma queda en mi opinión descartada la opción de que Heródoto inventara simplemente la noticia, quedando para más adelante en el presente trabajo tratar de desentrañar si las fuentes que utilizó para

elaborar la misma eran fiables o no y si en definitiva el relato en cuestión narra un hecho histórico verdaderamente acaecido o es el eco de un relato de ficción.

**CAPÍTULO II: EL MEDIO:
LA NAVEGACIÓN ANTIGUA EN EL S. XII a. e. c.**

CAPÍTULO II

Este segundo capítulo se ocupa en tratar de establecer de manera cierta las condiciones materiales y el nivel de conocimiento náutico y geográfico existentes en los tiempos en los que Heródoto afirma se desarrolló el viaje de circunnavegación y que, si éste se produjo realmente, tuvieron que sostenerlo necesariamente como base a partir de la cual lograr el éxito en el mencionado empeño. El objetivo aquí es claro: determinar si en aquel momento de la historia un viaje así era posible en aquellos barcos y con la experiencia marinera que poseían los navegantes de entonces, así como hasta dónde llegaba el conocimiento previo de éstos del litoral africano puesto que dicho último extremo habría servido sin duda para facilitar la conclusión de una empresa como ésta.

2.1. Tipos de barcos y sus posibilidades náuticas.

En un estudio dedicado a la presunta circunnavegación fenicia del continente africano resulta imprescindible conocer las características de los barcos que existían en la época en la que ésta pudo desarrollarse y lo que éstos podían hacer con vistas a tratar de dilucidar en la medida de lo posible si ésta realmente tuvo lugar. Para ello se estudiarán en el presente epígrafe las cuatro tipologías náuticas más características de la marina fenicia de los siglos VII y VI a. e. c. sin entrar aún en la cuestión de cuál o cuáles pudieron participar en esta expedición.

En primer lugar hay que decir que las fuentes de información para el conocimiento de la navegación fenicia son en líneas generales muy escasas, fragmentarias y en su mayor parte ofrecen pocos datos sobre la cuestión tratada, agravándose aún más dicha circunstancia al tratar de acotar el objeto de estudio dentro de la misma a una época o período determinados como se pretende hacer aquí. Han llegado hasta nosotros diversas representaciones iconográficas en pinturas sobre cerámicas, monedas, relieves y terracotas, además de alusiones más o menos extensas en distintas fuentes literarias así como muy escasos

pecios todo lo cual debe servir para dibujar un panorama lo bastante aproximado sobre el hecho que aquí tratamos.

Empezando por los materiales y técnicas de construcción decir que hablamos obviamente de barcos de madera siendo al parecer los tipos de ésta más empleados el abeto, el pino y el cedro (Chic, 2004, 52). La clavazón de las tablas se hacía mediante pernos o clavijas de madera que luego serían sustituidas por otras de cobre, que tenían la ventaja de no oxidarse con el salitre, o bien de hierro. En cuanto al velamen se componía de bastas telas tejidas con una mezcla de lino y cáñamo mientras que la jarcia se fabricaba de cáñamo o cáñamo y esparto (Casariego, 1949, 144s.), si bien Díes Cusí afirma al respecto que las velas debieron fabricarse con lana sometida a un tratamiento especial mientras que para el cordaje se emplearía la hoja exterior del papiro siendo importado éste en realidad desde Egipto (2004, 61). Respecto a la técnica de construcción hay que decir que todo parece indicar que se empezaba a construir primero el casco colocando las planchas de éste a tope o parcialmente superpuestas para fijarlas luego mediante la creación de la osamenta interna del navío (Gaspar, 2015, 136) formada por cuadernas, vagras y baos sobre los que se podía armar una cubierta. Como se ha dicho las tablas se ensamblaban unas a otras mediante espigas (ver ilustración 4) y para impermeabilizar de forma eficaz las que formaban el casco se terminó usando una mezcla de cera, resina y alquitrán con hilas de lino (Casariego, 1949, 144s.).

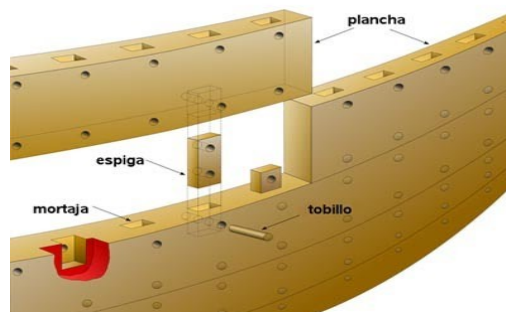


Figura 4: sistema de ensamblaje de la tablazón en las naves fenicias.
(https://sites.google.com/site/anilandro/05710-mercante-fenicio_01)

En el caso de las trirremes parece que se rodeaba el casco por el interior de éste con una maroma muy gruesa llamada *hypozomata* que se sujetaba a la roda y el codaste y se tensaba mediante un molinete en el centro del barco (Rodríguez López, 2011, 98).

En lo que se refiere a las características generales de las embarcaciones de la época aquí estudiada hay que decir en primer lugar que, como en toda la época antigua, su propulsión era a vela, remo o mixta, dependiendo del tipo de embarcación. Las naves mercantes se desplazaban a vela contando para ello con un velamen y jarcia mucho mayores que los que empleaban los navíos de guerra cuya propulsión principal era a remo, si bien cuando los vientos eran favorables empleaban igualmente la vela para dar alivio a los remeros en la dura labor de la boga. En los navíos mercantes el uso de remos, presentes en un número mucho menor que en las galeras de guerra, sólo tres o cuatro por banda, se limitaba a los momentos de ausencia total de viento o calma chicha, los virajes y a las maniobras dentro del puerto. Igualmente variaba la forma del casco entre unos buques y otros; las naves de guerra eran más largas y estrechas con una proporción de aproximadamente 1/7 entre manga y eslora de donde les viene el nombre de naves largas, mientras que las embarcaciones destinadas al comercio, las naves redondas, tenían un casco más corto, ancho y redondeado con una relación manga – eslora de 1/4 (Casariego, 1949, 147). Ambos tipos carecían de timón en el codaste, sirviendo para dirigir el barco uno o dos grandes remos colocados en las aletas de popa llamados timones de espadilla; cuando eran dos se sujetaban juntos a la amura por medio de un aparejo de cuero. Del mismo modo estas embarcaciones carecían de quilla siendo de esta forma su calado muy reducido. En cuanto al velamen hay que decir que los fenicios desconocían la llamada vela latina o triangular, utilizando únicamente la vela cuadra, de grandes dimensiones y forma rectangular (Gaspar, 2015, 137ss.) Dicha vela quedaba fijada por arriba a una verga doble. Sin duda estas características

limitaban de forma evidente la capacidad marinera de los navíos fenicios ya que por ejemplo los timones de espaldilla eran difíciles de manejar necesitándose mucha fuerza y en determinados momentos de mal tiempo el empleo de varios hombres para mantener fijo el rumbo deseado. Por otro lado la ausencia de quilla hacía que el rozamiento del casco con el agua fuera escaso de manera que las naves tendían a girar hacia los lados sobre todo al navegar con vientos de través y no de popa (Gaspar, 2015, 136). Finalmente con la vela cuadra únicamente se podía avanzar de manera fácil con vientos de popa, con los que es sin duda el velamen más eficaz, o como mucho que soplaran por las aletas; por el contrario si el viento era de proa resultaba imposible avanzar pudiendo navegar estos navíos con vientos que soplaran en ángulos de 60° o puede que incluso 50° aunque de manera poco eficiente. (Moreno Torres, 2005, 786). S. Medas (2008, 187) documenta el uso por los marineros fenicios de una técnica que permitiría navegar atrapando vientos que llegaban desde ángulos muy cerrados, la llamada navegación de bolina o el voltejeo, que con una vela cuadra como la que portaban los barcos antiguos se lograba amarrando el puño de sotavento del pujamen a la proa y llevando el puño de barlovento hacia la aleta (Moreno Torres, 2005, 785); en los casos más extremos se llegaba incluso a recoger una parte de la vela para darle forma triangular. Hay que decir sin embargo que esta forma de navegar presentaba muchas dificultades sobre todo por el efecto de deriva hacia el costado que el escaso calado de los navíos provocaba cuando el viento era demasiado lateral, tendiendo éstos a alinear su eje con la dirección del viento lo que obligaría a corregir el rumbo continuamente. Para contrarrestar este problema era necesario que el navegante lo tuviera en cuenta a la hora de trazar el rumbo del barco procurando siempre acercarse todo lo posible al origen del viento lo que se llama en navegación “ganar barlovento”. De esta manera la navegación de bolina podía ser un recurso auxiliar para utilizar en momentos puntuales pero no una forma de navegar habitual (Moreno Torres, 2005, 786).

Visto lo anterior se pueden tratar de establecer las posibilidades náuticas

generales de estas naves. Afirma Casariego (1949, 160-161) que las embarcaciones fenicias eran bastante rápidas a pesar de las limitaciones expuestas. El *gaulos* avanzaba seguramente entre 70 y 30 millas náuticas por singladura dependiendo si navegaba en alta mar o costeano con unas velocidades máximas respectivas de 3 y 1, 25 nudos y navegando sólo de día (Díes Cusí, 2004, 62), mientras que los pentacónteros eran bastante más rápidos y navegaban según las fuentes disponibles²⁰ unos 60 kilómetros por día, esto es 5 kilómetros a la hora o lo que es lo mismo unas 3 millas náuticas navegando igualmente sólo durante el día y en paralelo a la costa; su velocidad máxima llegaría a los 5 nudos durante la boga de ataque (Díes Cusí, 2004, 59). Por su parte se estima para la trirreme un aumento aproximado de velocidad del 30% respecto al anterior tipo con lo que su capacidad para recorrer distancias en cada singladura sería del mismo modo mayor (Rguez. López, 2011, 92).

Entrando ya en detalle en los tipos de embarcaciones existentes en la época aquí tratada se van a describir cuatro de ellos en atención a su posible protagonismo en el periplo del que se ocupa el presente estudio:

- **Pentacóntero**: Este tipo de nave se impuso como barco de guerra por excelencia en el Mediterráneo hasta bien entrado el S. VI a. e. c. Llamado igualmente pentecóntera era una nave larga cuyo nombre viene de su dotación de 50 remeros, 25 por banda, que inicialmente se encontraron dispuestos en un solo orden (*monokrotos*) para, a partir del S. VIII a. e. c. y una vez inventado el espolón cuyo empleo en los combates navales exigía de naves más robustas y con menor eslora, (Godoy Jorge, 1996, 22) terminar adoptando la configuración de una birreme (*dikrotos*) quizás por iniciativa del pueblo fenicio (Rebolo, 2005,). Debía tener unos 25 metros de eslora por 3 de manga y poseía un mástil abatible en el que se aparejaba una vela cuadra para la navegación de crucero; en los combates era frecuente desmontar dicho mástil para no entorpecer la maniobrabilidad de las naves. La popa era alta y curvada hacia delante y los

²⁰ Por ejemplo Heródoto, Hist. II, 11 donde se calcula en días de navegación la longitud del Mar Rojo, y I, 203. en el que se hace lo mismo con el Mar Caspio.

timones se encontraban en ambas bandas de babor y estribor hacia la popa; éstos que no eran sino unas palas de mayores dimensiones que los remos normales se sujetaban en un ángulo de 45° respecto a la superficie del mar y debían ser fácilmente desmontables para el atraque. La parte superior de la borda quedaba protegida por una fila de escudos. Respecto al espolón debía estar situado en la misma línea de flotación, tener un recubrimiento metálico y ser de una longitud considerable, quedando además separado del casco por medio de una pieza de unión para que el barco quedara protegido en los impactos (Godoy Jorge, 1996, 25). En la proa se ubicaba un castillo en el que se situarían los arqueros durante los combates mientras que hacia la popa un puente serviría de refugio al capitán y los oficiales que, junto a la marinería ocupada en la jarcia, debían completar en un número no mayor de diez las tripulaciones de estos barcos. En cuanto a la situación de los remeros se mantuvo un nivel sobre la regala (*zygitai*) mientras que la nueva línea (*thalamitai*) se dispuso debajo de ésta remando a través de puertas abiertas en el casco, situándose un remero entre cada dos del orden superior (ver ilustración 7). Con este diseño se bajaba el centro de gravedad del navío y la disposición del remo, más horizontal, era más efectiva con lo que se pudo mejorar la maniobrabilidad y la aceleración aunque no tanto la velocidad al aumentar el calado y la fricción del casco con el agua.

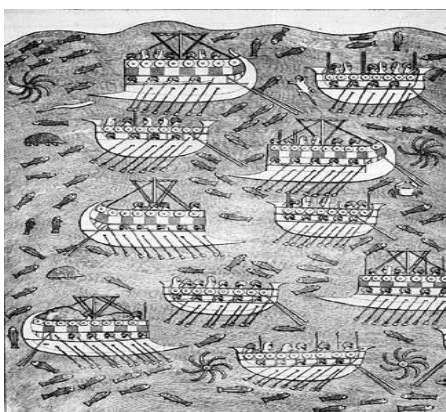


Figura 5: Ilustración de los barcos de la flota del rey Luli en el palacio de Senaquerib

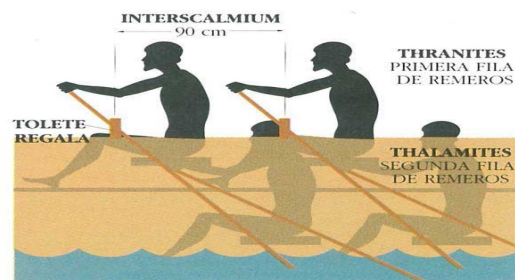


Figura 6: Disposición de los remeros en una birreme.

(www.grijalvo.com/Rebolo_Gomez_Rafael/Armada_Cartaginesa/3_1_Pentecontora.htm)

Algunas diferencias tenía el pentacóntero griego respecto al fenicio descrito arriba. Su manga era menor y el casco quedaba reforzado con unas cintas longitudinales que lo recorrían de proa a popa; además el espolón acabó adoptando en su punta la forma de una cabeza de jabalí y no solía llevar la fila de escudos en la borda (véase ilustración 8).

Por otro lado S. Medas expone la hipótesis de que pudiera desarrollarse un pentacóntero especialmente adaptado a los largos viajes y a la navegación de altura, con bodega de carga bajo los remeros, una borda más alta para afrontar el oleaje, un velamen más grande, más largo, lento y pesado aunque a la vez más sólido y con más capacidad (Medas, 2008, 168).

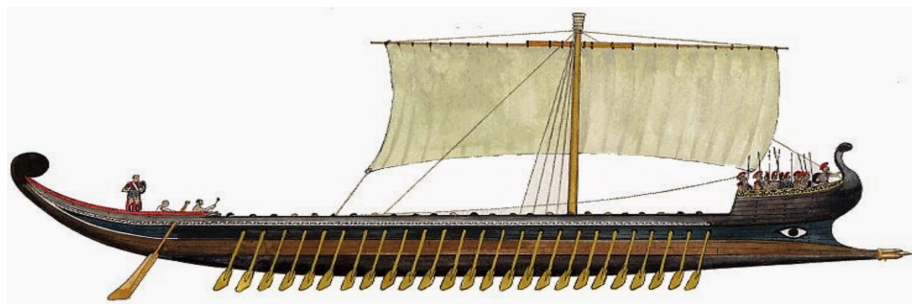


Figura 7: Reconstrucción de un pentacóntero griego.

<http://www.datuopinion.com/pentecontera>

- **Trirreme:** no hay acuerdo en la investigación sobre la fecha de invención de esta tipología naval. Sólo tenemos constancia demostrada en las fuentes de su presencia a partir del S. VI a. e. c. a pesar de lo cual no faltan quienes opinan que ya hacia finales del siglo VIII o más probablemente a lo largo del S. VII a. e. c. se produjo la introducción de la trirreme (*triere*) al añadirse a las birremes un tercer orden de remos (*thranitai*) por encima de los dos ya existentes (Lloyd, saita, 276). La nueva embarcación iría sustituyendo de manera lenta a su predecesora dentro de las marinas de guerra del Mediterráneo merced a sus ventajas: una mayor robustez y aceleración. Existe abierto un debate sobre el origen inicial del nuevo navío siendo para unos los fenicios los introductores del mismo mientras que para

otros debieron ser más bien los griegos los que lo inventaron²¹. Lo cierto es que la documentación existente muestra dos versiones diferentes de este tipo de nave según sea su adscripción fenicia o griega. La trirreme fenicia era de manga superior a la griega, unos cinco metros, más alta y en ella las dos filas de remeros originales seguían accionando sus remos desde la regala y a través de portas abiertas en el casco mientras que la nueva fila remaba por encima de una baranda situada directamente sobre la regala quedando por encima de ellos la cubierta que tapaba todo el ancho de la embarcación (Basch, 1977,). La dotación de estas naves estaba formada por unos doscientos hombres 170 de los cuales eran remeros, uno para cada remo. La eslora debía estar en torno a unos 35 metros y su espolón era más largo y afilado que el de las naves griegas lo que le permitía absorber mejor los impactos con otros barcos durante las batallas y no necesitar las gruesas cintas de refuerzo que lucían las trirremes helenas. Además la iconografía disponible muestra la existencia de lo que parece ser un doble bauprés que quizás se utilizaría para emplear aparejos no cuadrados que mejorarían la navegación con vientos no favorables (Basch, 1969). Por otro lado los laterales del casco en la zona desde la que se remaba estaban al parecer abiertos quizás para que pudiera ventilarse bien la parte del barco en la que se esforzaban los remeros, recubriéndose estos huecos en las batallas con protecciones de cuero para resguardar a éstos de los disparos con armas arrojadas por parte del enemigo (Véase ilustración 9). La debilidad estructural del casco que la existencia de estas aberturas implicaba se contrarrestaría con refuerzos en los baos y con la existencia de una cubierta superior que además permitía la presencia de un mayor número de soldados que en las naves griegas.

21 En defensa del origen fenicio de la trirreme se postulan por ejemplo M. L. Basch: "Phoenician Oared Ships", 1969 o R. Rebolo: "La armada cartaginesa", 2005, que defienden la afirmación de Clemente de Alejandría sobre el origen sidonio de estas embarcaciones en Strom I, 16, 76. Entre los partidarios de la invención griega de la misma se destaca A. B. Lloyd: "Were Necho's trirremes phoenician?", 1975, que se apoya en Tucídides, Guerra del Peloponeso, I, 13, Diodoro, Biblioteca Histórica, XIV, 42 y Plinio el Viejo Historia Natural, VII, 207 que siguen al primero al sostener que los corintios introdujeron esta tipología a principios del S. VIII a. e. c.

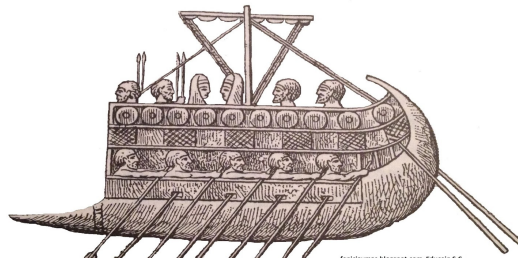


Figura 8: Posible trireme fenicia del relieve del palacio de Senaquerib. El nivel superior de remeros no aparece representado aunque sí el lugar en el que se dispondrían.

(www.grijalvo.com/Rebolo_Gomez_Rafael/Armada_Cartaginesa/3_1_Pentecontora.htm)

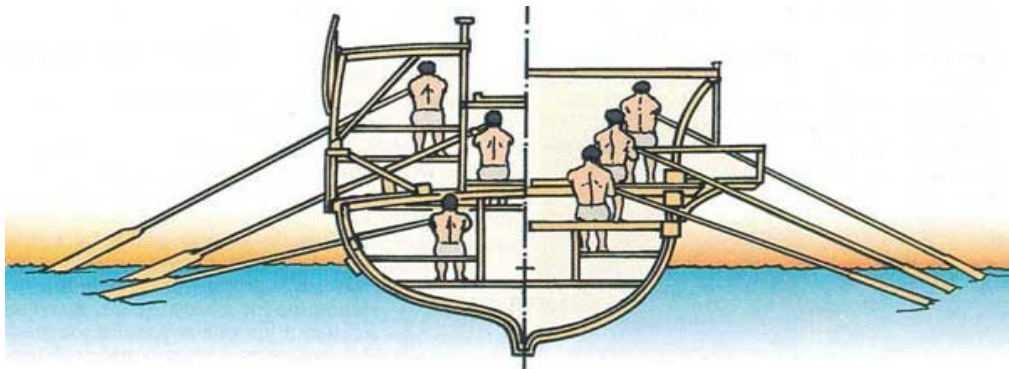


Figura 9: Posible disposición de los remeros en una trireme fenicia (izquierda) y en una trireme griega (derecha).

(www.grijalvo.com/Rebolo_Gomez_Rafael/Armada_Cartaginesa/3_1_Pentecontora.htm)

Las diferencias esenciales que respecto a lo anterior presentaba la trireme griega era como se ha dicho una manga menor, unos 3,6 metros según Rodríguez López (2011, 92), la existencia de cintas longitudinales desde la popa al espolón de proa para reforzar el casco, un espolón más corto que el fenicio con forma dentada, una cubierta superior formada por un pasillo central más bajo que las cubiertas laterales colocadas sobre los *thranitai* y sobre todo por la presencia de un postizo externo al casco (*parexeiresia*) que colocaba a la tercera fila de remeros un poco por encima y hacia fuera de las anteriores. Dicha postiza quedaba reforzada en su parte frontal para evitar que se dañara en los choques producidos en combate y al igual que en las naves fenicias los remeros de las mismas quedaban protegidos de los proyectiles enemigos por piezas de cuero y más adelante rejillas que

mejoraban la ventilación (Rodríguez López, 2011, 94s.).

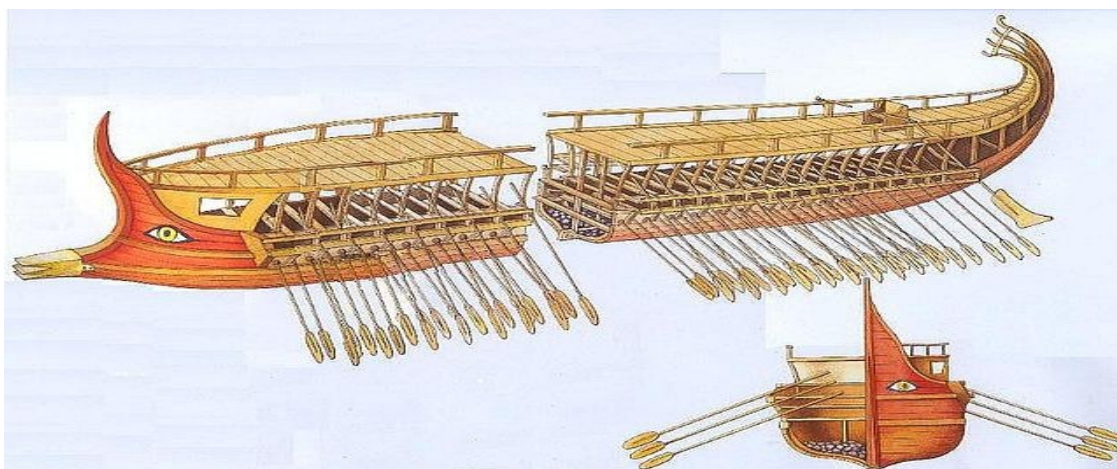


Figura 10: Reconstrucción de una trirreme griega.

(<http://www.larevelacion.com/?p=3041>)

-**Gaulos** (*golah*): fue la típica nave mercante fenicia de gran tonelaje para viajes largos recibiendo su nombre, bañera en griego, por su forma redondeada de proa y popa igualmente elevadas. Era una nave robusta de entre 25 y 30 metros de eslora por 7 de manga y 1,5 de calado, igual que la parte del casco que quedaba por encima de la línea de flotación, siendo capaz de desplazar sin problemas una carga de más de 100 toneladas. Tenía un único mástil justo en el centro con una verga que sostenía una vela cuadra de dimensión mayor que las de los barcos de guerra y que se podía orientar con unos cabos sujetos a los extremos de la verga para captar y aprovechar mejor el viento según fuera la dirección de éste en cada momento (Véase ilustración 12). Al parecer fue éste un sistema tomado de los barcos egipcios que surcaban el Nilo y su práctica hizo necesario reducir la altura del mástil para dar más estabilidad a las naves y movilidad a la verga con el fin de orientarla. Es posible que en el bauprés montara ocasionalmente una vela más pequeña para mejorar la navegación con vientos poco favorables. Esta nave contaba con un número reducido de remos que, como se ha dicho, se emplearían de forma ocasional durante los momentos de calma en los vientos, en momentos de peligro y sobre todo para las maniobras en puerto (Díes Cusí, 2004, 60). Como las naves de guerra el *gaulos* se gobernaba por

medio de un doble timón de espadilla situado en las bandas de babor y estribor en la parte de popa (Guerrero Ayuso, 1998, 164ss). Era por otro lado una nave de tipo catafracta, es decir, que contaba con una cubierta completamente cerrada que protegía una bodega para guardar las mercancías que transportaba (Véase ilustración 13). Hacia la popa se ubicaba un castillo que serviría a la vez para guardar los aparejos de repuesto, albergar la cocina y como refugio para la tripulación que no debía exceder de los veinte hombres. Para fondear se valía de anclas de piedra sujetas a cabos que descendían hasta el fondo marino a través de unos orificios en el casco situados en las amuras de proa, sobre los ojos que solían decorar esa parte de los navíos fenicios.



Lámina I: Gaulós fenicio en relieve.
www.estudiosonavegas.com



Figura 11: Reconstrucción de un gaulos fenicio fenicio.

<https://akropolishistoria.com/2015/11/19/colonizacion-fenicia/> <http://www.estudiosonavegas.com>

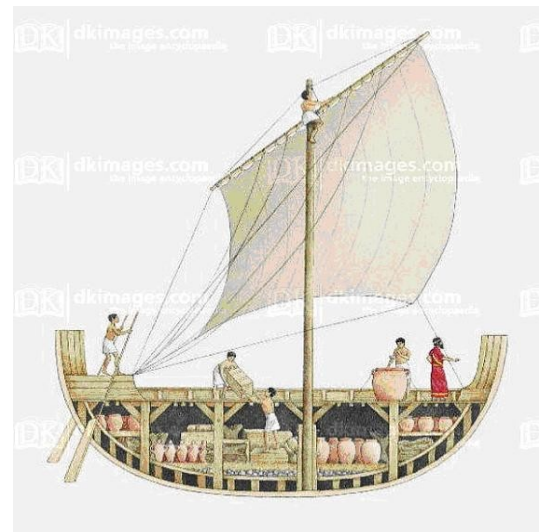


Figura 12: Isometría del gaulos

-Hippos: Los *hippoi* eran según las fuentes literarias los barcos que presentaban una akroteria en forma de cabeza de caballo, de ahí su nombre, ubicada en el remate de la roda, es decir en el extremo de la proa de la embarcación, si bien a veces se ubicó igualmente en el extremo final del codaste de la misma cuando éste no tenía forma de cola de pescado (véase lámina 1). Fue una nave de larguísimo recorrido cronológico en el Mediterráneo antiguo tratándose de un navío pequeño de entre ocho y doce metros de eslora, sin bodega cubierta para la carga aunque sí con sentina. Su propulsión siempre fue mixta montando una vela cuadra sobre su único mástil para los momentos de vientos largos de empopada, junto a remeros en un número que se ha discutido mucho por parte de la investigación y que probablemente varió en función de la naturaleza de la empresa náutica en la que se empleara en cada caso: entre veinte y treinta durante las expediciones piráticas mientras que para la pesca y el comercio serían considerablemente menos. Los remeros iban sentados al descubierto sobre bancadas desmontables y accionaban unos remos que quedaban fijados sobre toletes en la regala, aprovechándose los espacios que quedaban entre ellos para acomodar las mercancías y provisiones. En cuanto a los aparejos, el mástil, la cofa que remataba éste, la verga y la vela eran abatibles y desmontables junto a la jarcia de labor. Al parecer este navío se gobernó siempre con un único timón de espadilla en la aleta de estribor mientras que sus sistema de fondeo en la época objeto de estudio eran las anclas de piedra. (Guerrero Ayuso, 1998, 170).



Lámina II: Hippios en un relieve del palacio de Sargón II en Khorsabad.

(<https://www.flickr.com>)



Figura 13: Reconstrucción de un Hippos fenicio.

(queaprendemoshor.com)

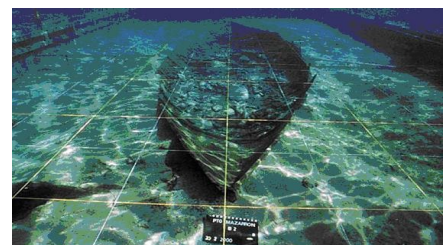


Lámina III: Pecio de un hippos en Mazarrón, Murcia.

(navegaciónfenicia.bolgspot.com)

Se trataba de barcos de gran capacidad marinera, ligeros, de fácil gobierno y escaso calado pudiendo hacer travesías por alta mar de varios días navegando incluso de noche y sin necesidad de recalar en tierra, siendo además más eficaz y seguro para el cabotaje que el *gaulos*. Eran estos pequeños barcos además ideales para el cabotaje y remontar ríos gracias a su poco calado, navegar con vientos poco favorables y tenían la ventaja de su fácil varado en tierra durante la noche (Guerrero Ayuso, 1998, 186).

2.2. Sistemas de navegación y orientación de los marinos fenicios en la antigüedad.

El pueblo fenicio ha pasado a la historia como verdadero pionero en los diferentes aspectos relativos a la navegación antigua, no sólo en lo referido al diseño y construcción de embarcaciones visto más arriba sino igualmente en la práctica misma de los viajes marítimos consiguiendo alcanzar gracias a ello los confines más lejanos del mundo conocido en su época. En este epígrafe se analizarán dos aspectos esenciales para comprender cómo pudieron lograr gestas como la posible circunnavegación al continente africano: los sistemas de navegación y la manera que utilizaban para orientarse en sus viajes por mar.

2.2.1. Sistemas de navegación.

Había tres formas de navegar en la antigüedad, la navegación de cabotaje, la de gran cabotaje y la de altura. En la de cabotaje se navegaba siempre teniendo la costa a la vista haciendo escalas frecuentes al contrario que en el gran cabotaje donde se tocaba tierra de manera menos habitual; en la navegación de altura en cambio los barcos se alejaban de la línea de costa prescindiendo de ella para orientarse (Gaspar, 2015, 146). La navegación de cabotaje en la época antigua se realizaba con barcos pequeños y grandes

mediante singladuras diurnas de entre 25 a 30 millas diarias como máximo, aprovechando vientos favorables al rumbo. Esta forma de navegar implicaba la búsqueda de refugio en abrigos costeros cada noche si bien hay que aclarar que esta operación era arriesgada y no siempre posible y que por otro lado no suponía sacar los barcos a la arena en cada pernocta ya que esto, en el caso de las embarcaciones más grandes, debía resultar bastante difícil (Díes Cusí, 2004, 64). Es más probable que la mayoría de escalas nocturnas fueran más bien recaladas en zonas protegidas del viento y el oleaje por la orografía costera en las que los barcos permanecerían fondeados hasta el día siguiente. En el gran cabotaje se navegaría a veces durante la noche aunque siempre adoptando las debidas precauciones como alejarse lo suficiente de la costa para evitar el peligro de encallar. A este último respecto se ha desarrollado una importante discusión entre los investigadores a pesar de que dicha navegación nocturna aparece documentada en las fuentes clásicas (Godoy Jorge, 1996, 27). En lo que se refiere al problema de la iluminación para surcar el mar durante la noche se ha señalado la presencia en algunas representaciones de navíos egipcios del S. XVIII a. e. c. de ánforas dispuestas en la proa con agujeros circulares y triangulares y que contendrían una esponja empapada en aceite o una mecha flotante (Godoy Jorge, 1996, 30). Por otro lado para este tipo de navegación costera los marinos fenicios debieron contar con diarios de a bordo en los que se iban consignando diferentes aspectos de evidente interés para la navegación como los lugares apropiados para fondear, puntos de aguada y desembarco, recursos y gentes con los que comerciar o riesgos para la travesía. Igualmente cabe pensar en el manejo por los pilotos de rudimentarias representaciones cartográficas del litoral, todavía no cartas de navegación que fueron totalmente desconocidas en el mundo antiguo (Medas, 2008, 160ss.)

Por su parte la navegación de altura llevaba a cabo singladuras de más de cinco días sin tocar y ni siquiera ver tierra haciendo escalas para el aprovisionamiento y hacer reparaciones en las naves. Se navegaba durante las veinticuatro horas

recorriendo cada día unas sesenta millas, esto es, más del doble que en la navegación costera (Díes Cusí, 2004, 65). Fue, al contrario de lo que a veces se ha defendido, una forma corriente de navegar en el Mediterráneo antiguo para las naves más grandes como demuestra el hecho de la escasez de pecios de esa época que se han localizado, y que en buena lógica deberían ser más si toda la navegación hubiera sido siempre de cabotaje (Medas, 2008, 186). Esta navegación por mar abierto en el Mediterráneo se realizaba entre los meses de mayo y septiembre cuando la climatología lo permitía gracias a la ausencia de temporales y a la prevalencia de vientos moderados, permaneciendo el mar cerrado para la navegación de altura el resto de los meses del año sobre todo a partir del mes de noviembre, si bien seguirían funcionando la de cabotaje y las actividades vinculadas a la pesca así como las de la marina de guerra. Por otro lado es posible que los marinos fenicios surcaran el Atlántico igualmente lejos de las costas adaptando los principios de la navegación mediterránea a las condiciones meteorológicas y marineras del océano y a la extensión de los viajes (Medas, 2008, 186). Aunque pueda parecer lo contrario lo cierto es que con las condiciones técnicas de los barcos fenicios esta navegación de altura era mucho más segura que la costera en la que siempre existe el peligro de encallar en bajíos o arrecifes ocultos, disponiéndose además de mar libre para correr el temporal cuando éste se presentaba (Díes Cusí, 2004, 65). Existían otras ventajas respecto al cabotaje ya que los viajes eran más rápidos y económicos debido a que, adaptándose al régimen de vientos existente en cada zona, los barcos trazaban sus rutas en línea recta reduciendo de esta forma la distancia recorrida (Medas, 2008, 186).

2.2.2. Sistemas de orientación.

Los pilotos fenicios utilizaron diversos medios para fijar sus sucesivas localizaciones y trazar sus rumbos de navegación hacia destino en los diferentes

mares que surcaron, produciéndose una evolución en este sentido desde las técnicas más simples y rudimentarias hasta otras más sofisticadas todas las cuales eran ya conocidas y posiblemente practicadas en la época aquí objeto de atención.

La primera de ellas y más evidente era tomar puntos de referencia visuales en las costas a lo largo de las cuales se iba navegando en paralelo a una distancia máxima de 10 millas y, en condiciones de excepcional visibilidad, 15 ó 20 (Díes Cusí, 2004, 65); se usaban para este menester por ejemplo promontorios, desembocaduras de ríos, islas, cabos, asentamientos humanos, etc. Como es lógico este método únicamente era utilizable en la navegación de cabotaje y, en todo caso, en la de gran cabotaje cuando los barcos se aproximaban a la costa siendo la ideal para trayectos cortos y la exploración de aguas desconocidas (Godoy Jorge, 1996, 28). En este último sentido Santana y Arcos afirman que en sus exploraciones los marinos fenicios usaban el cabotaje y la línea de costa para orientarse buscando siempre el estrecho que daba paso al siguiente mar o, en caso de no existir éste, constatar que navegaban en un mar cerrado (2002, 31). Sus inconvenientes eran claros en caso de brumas y debido a la intensa evaporación marina durante los meses de más calor, todo lo cual dificultaría en gran manera la visualización de la costa teniendo en cuenta sobre todo que los barcos fenicios eran de puntal muy bajo, es decir, se alzaban muy poco sobre la superficie del mar (Godoy Jorge, 1996, 28). Más todavía en la navegación nocturna debía ser muy complicado orientarse debido a la escasez de faros existente en aquella época (Rennell, 1830, 359).

Por otro lado y ya desde muy antiguo se detecta la existencia entre los marinos fenicios de otro medio para orientarse, este ya para travesías en alta mar. Se trata de la suelta de pájaros que se llevarían enjaulados en los barcos con el fin de, una vez perdida la referencia visual de la costa y estando los pilotos por completo desorientados sobre su ubicación, saber al menos dónde se encontraba la tierra más cercana. Las aves más utilizadas eran las palomas, los cuervos y sobre todo

las cornejas, las de mayor resistencia, utilizándose el instinto natural de estos animales para guiar los barcos en caso de necesidad. Si la tierra estaba muy lejos las aves volvían a bordo indicando además a los pilotos dicha circunstancia (Díes Cusí, 2004, 64). Por supuesto este recurso sólo permitía trazar rumbo hacia tierra cuando no se sabía dónde estaba ésta y no seguir una derrota establecida de antemano, y sin duda esta limitación tuvo que ver en el hecho de que las referencias al mismo desaparezcan de la navegación mediterránea en los inicios del primer milenio a. e. c., cuando se empieza a desarrollar la navegación astronómica de la que se hablará a continuación. A pesar de ello no es en absoluto descartable que todavía en épocas posteriores y cuando la observación de los astros para orientarse ya estaba plenamente consolidada entre los pilotos fenicios, todavía se llevaran en los barcos pájaros para recurrir a la observación de su vuelo en determinados momentos en los que las nubes impidieran observar los cuerpos celestes que servían como referencia y guía a las embarcaciones. Además este método todavía sería especialmente útil al surcar aguas desconocidas en busca de tierras ignotas (J. M. Luzón, 1986, 72ss.).

Sin embargo y como se ha apuntado el método de orientación más sofisticado, fiable y avanzado, atribuido además por las fuentes a los navegantes fenicios²² y quizás desarrollado a partir de la adopción de conocimientos astronómicos llegados desde Mesopotamia (Godoy Jorge, 1996, 29), era el de la observación de los astros que permitiría a los marineros de la antigüedad realizar largos viajes en alta mar navegando incluso durante la noche. Este sistema de orientación no utilizaría todavía instrumentos de observación y medición de ningún tipo, inexistentes en aquella época, sino que se basaría en la contemplación directa de diferentes constelaciones, de la Luna y del curso aparente del Sol, complementándose con otros datos como el conocimiento del régimen de vientos dominante en cada zona, de las corrientes marinas, las condiciones marineras de los barcos, el uso de la sonda para establecer la profundidad de las aguas en cada lugar y en definitiva la experiencia y el instinto marinero de los pilotos, todo

²² Plinio el Viejo: Historia Natural, VII, 201. Estrabón: Geografía XVI, 23 – 24.

lo cual permitiría estimar el rumbo a seguir y la distancia recorrida en cada momento de la travesía (Medas, 2008, 187). En esta técnica y según las fuentes disponibles jugaría un papel de referencia clave la observación de la Osa Menor, preferida por los fenicios y cartagineses y llamada de hecho en la antigüedad por los griegos *Phoinike* (*Hwuab* para los fenicios) frente a la Osa Mayor utilizada preferentemente por los griegos. Lo cierto es que aunque es menos luminosa y más difícil de localizar que la Osa Mayor para la orientación y estima de la latitud la Osa Menor presenta dos ventajas sobre aquella: en primer lugar es la constelación más cercana al Polo Norte siendo por ello la mejor referencia para orientarse de noche. En la antigüedad dicha constelación rotaba alrededor del Polo y ninguna de sus estrellas coincidía exactamente con éste como hoy sí lo hace la Estrella Polar gracias al fenómeno de la precesión de los equinoccios²³ (Medas, 2004, 47), pero aún así era la mejor indicación sobre dónde estaba el norte. La segunda ventaja es que al navegar hacia el Sur la Osa Menor es la constelación visible desde más lejos sobre el Polo Norte, manteniéndose por más tiempo sobre el horizonte. En la antigüedad se calcula que seguiría viéndose a una latitud de unos 15° Norte, más o menos a la altura de Cabo Verde, si bien en la práctica sería algo menos porque en el mar la neblina dificulta la visibilidad de las estrellas cuando éstas están muy bajas en el horizonte. De esta forma la Osa Menor resultaba una guía constante y fiable durante los viajes por mar indicando de forma clara dónde se encontraba el norte y, por extensión, el resto de puntos cardinales (Medas, 2004, 46s y 2008, 153s). Conociendo éstos y recurriendo a la habilidad y experiencia se podía trazar un rumbo siguiendo una práctica que en el mundo marino se denomina “navegar a la estima” en la que a pesar de todo es fácil cometer grandes errores²⁴ (Díes Cusí, 2004, 64).

Para terminar hay que decir que la ausencia en las fuentes de referencias a la existencia de una verdadera cartografía náutica, extremo ya apuntado más arriba,

23 Es decir el lento cambio de dirección que experimenta el Eje de la Tierra con el paso del tiempo.

24 En este tipo de navegación se establece la situación de la embarcación teniendo en cuenta las distancias recorridas y los rumbos llevados hasta el momento.

con cartas de navegación o portulanos como los que surgirían mucho después, y al uso del cálculo de la velocidad asociada a la unidad de tiempo prueban que en la antigüedad no se dispuso nunca de las condiciones técnicas ni de los instrumentos necesarios para desarrollar esta práctica que por otro lado y posiblemente no sería tenida por necesaria por los pilotos de la época para trazar sus rumbos (Medas 2004, 350).

2.3. Precedentes de viaje, comercio y puntos de asentamiento confirmados en la costa africana antes de Neco II.

A la hora de intentar determinar la veracidad de la circunnavegación de África en tiempos del faraón Neco II resulta sin duda interesante establecer el grado de conocimiento de las costas africanas que poseían egipcios y fenicios antes de emprender dicha empresa, hasta dónde habían llegado en sus exploraciones, contactos de índole comercial más o menos regulares e incluso asentamientos temporales o estables a lo largo de las costas de los mares Mediterráneo, Rojo y del Océano Atlántico. Es evidente que un mayor conocimiento de dichas costas, aún sin ser desde luego un argumento definitivo en favor de la historicidad del hecho en sí, debe ser tenido en cuenta al menos como un importante factor que facilitaría la exitosa conclusión de un viaje como éste gracias a aspectos como la localización efectiva de puntos de aprovisionamiento, aguada y refugio, así como datos importantes sobre la orografía costera, el régimen dominante de los vientos y corrientes marinas de cada zona al menos en una parte del viaje. Por este motivo se dedicará este epígrafe a establecer en la medida de los datos disponibles qué experiencia tenían los antiguos navegantes egipcios y fenicios sobre las travesías del Mar Rojo, el norte y la parte noroccidental de África, es decir, las zonas del litoral africano que sabemos hoy frecuentaron éstos en sus viajes.

2.3.1. El Mar Rojo.

Las fuentes literarias y arqueológicas constatan la navegación egipcia en este mar de manera regular desde el Reino Antiguo por una motivación esencialmente comercial mientras que de la presencia del pueblo fenicio en estas aguas tenemos sobre todo testimonios literarios apoyados por algún indicio arqueológico no del todo claro.

Empezando por la actividad marítima egipcia en el Mar Rojo o Eritreo hay que decir que la ruta que lo surcaba fue una de las más frecuentadas por el comercio exterior del país de los faraones para llegar al llamado país de Punt, lugar de localización dudosa que para algunos estuvo situado en el extremo sur de la Península Arábiga, actual Yemen, mientras que para otros se encontraría más bien en la costa oriental del continente africano bañada por estas aguas, en concreto a la altura de Somalia (Maluquer de Motes, 1950, 37s) o incluso los dos lados del Cabo Guardafui (Casariego, 1949, 27). De la manera que fuese lo cierto es que el comercio con este país fue clave para los faraones desde las primeras dinastías ya que de él procedían muchos productos de gran valor para el culto religioso como perfumes diversos además de maderas preciosas, pieles, animales exóticos, marfil, etc., tal y como atestiguan numerosas inscripciones, debiendo los egipcios surcar las aguas del Mar Rojo para llegar hasta su fuente de origen y acceder a las mismas. La navegación por este mar era más difícil que la fluvial por el río Nilo a la que estaban acostumbrados y los antiguos egipcios tuvieron sin duda que adaptar sus barcos y técnicas de navegación para llegar a destino y volver sin grandes problemas en un viaje de seis meses de duración (Casariego, 1949, 28). Tal y como puede verse en relieves de la época se desarrolló un nuevo tipo de nave a partir del típico barco egipcio que recorría el Nilo desde antiguo, dotando a éste de proa y popa más altas para afrontar mejor el oleaje así como de un velamen mayor para dar todo el descanso posible a los remeros. Estos barcos arbolaban un único palo unido a proa y a popa con numerosos estais y tenía las vergas para sostener la vela ligeramente curvadas.

Un único timón de espaldilla en la aleta de estribor o babor, según la época, servía para dirigir el rumbo. Este esquema estructural se mantuvo según podemos ver en los relieves conservados prácticamente estacionario durante más de dos mil años. (Casariego, 1949, 30).

El punto de partida de estos viajes entre Egipto y Punt era el puerto de *Myos Hornos*, a la altura de Tebas y en la ubicación de la actual ciudad de Koisser (Casariego, 1949, 29).

El primer periplo hasta el país de Punt del que tenemos noticia²⁵ se produjo en la época de Sahuré (hacia 2540 a. e. c.), faraón de la V dinastía en el Reino Antiguo del que sabemos que ya había promovido previamente al menos otra expedición marítima hacia Siria. Su balance al parecer fue magnífico ya que se llevaron a Egipto 80.000 cántaros de perfume entre otras mercancías.



Lámina IV: Piedra de Palermo en la que se narra la expedición a Punt mandada por Sahuré S. XVI a. e. c.

(<http://www.esascosas.com>)

Más tarde en la época de Isesi se adquirieron en el mismo lugar hombrecillos enanos muy cotizados en Egipto como danzarines en los Templos (Casariego,

²⁵ Dicha expedición se relata en la llamada Piedra de Palermo, parte de una estela de diorita de la V dinastía en el que se cuentan diversos hechos desde la época predinástica. (Ver lám. IV).

1949, 28).

La actividad exploradora y marinera egipcia por el Mar Rojo fue particularmente intensa con las dinastías del Imperio Medio buscando especialmente incienso y mirra, lo que se tradujo en el establecimiento de auténticas factorías de concentración de dichos productos en las costas de Punt para su exportación al país de los faraones. De esa forma del reinado de Mentuhotep III (2010 – 1998 a. e. c.) de la XI dinastía nos ha llegado el nombre de un famoso explorador, *Henenu*, que dirigió una gran expedición por las aguas del Mar Rojo hasta Punt al mando de una gran escuadra de más de 3000 hombres que regresó a Egipto cargada de riquezas obtenidas en dicho lugar (Maluquer de Motes, 1950, 39). Esta famosa expedición fue sólo una de entre las muchas que se realizaron hacia Punt con el objetivo expuesto y de las que son testimonio las abundantes narraciones noveladas de carácter parcialmente legendario que se han conservado de aquella época. Son obras que por supuesto deben considerarse en parte como de ficción pero cuyo trasfondo es sin duda un contexto auténtico de viajes regulares hacia esta zona del extremo meridional del Mar Rojo, llegando quizás incluso hasta el Océano Índico (Maluquer de Motes, 1950, 41).

Ya en el Imperio Nuevo contamos con un testimonio de gran valor sobre nuevos contactos comerciales con el país de Punt en tiempos de la reina Hatshepsut hacia 1492 a. e. c. Unos relieves de su famoso templo en Deir - el - Bahari dan noticia sobre una expedición hacia dicho lugar formada por cinco grandes barcos que transportarían hasta allí mercancías egipcias como armas, abalorios, etc. para intercambiarlos por los deseados productos del país meridional como el incienso. Parece incluso que esta expedición, la más famosa de las que tenemos noticia tuvo pretensiones mucho más ambiciosas que los objetivos puramente comerciales, plenamente logrados según la crónica del viaje que habla de un gran cargamento de oro, plata, marfil, pieles y sobre todo árboles de incienso, en concreto establecer una auténtica colonización ya en las costas del Índico que no llegó a realizarse (Casariego, 1949, 29). Existe no obstante la posibilidad de que

no se esté contando aquí un auténtico viaje patrocinado por la reina Hatshepsut durante su gobierno sino más bien que sea una evocación de las grandes expediciones organizadas por los faraones de la XII dinastía en el Reino Medio, si bien tampoco hay que descartar que estas travesías se realizaran igualmente durante la dinastía XVIII a la que perteneció la mencionada monarca (Maluquer de Motes, 1950, 45).



Lámina V: Relieve del Templo de Hatshepsut en Deir el Bahari en el que se narra la expedición a Punt. Siglo XV a. e. c.

<http://www.histarmar.com>

Finalmente mencionar que tenemos noticias igualmente de posteriores expediciones egipcias hacia Punt patrocinadas por los ramésidas de las dinastías XIX y XX hasta que éstas dejaron de realizarse en época de Ramsés XXI a causa de la invasión asiria del rey *Tiglathpileser I* (Casariego, 1949, 28s). De esta última época destacan las referencias a flotas de grandes navíos denominados *menesh* que al parecer en época de Ramsés III conectaron Mesopotamia con Egipto pasando por el país de Punt y atravesando para ello como es lógico el Mar Rojo en toda su longitud.

De esta forma hay que decir que en la época de la expedición de Neco II el Mar Rojo era bien conocido por los marineros egipcios ya que desde muy antiguo había existido un flujo comercial entre el país de los faraones y el extremo más meridional del mencionado mar, habiéndose llegado probablemente incluso al Océano Índico. Para la mayor parte de la investigación las contadas expediciones de las que nos han llegado datos sólo serían las más importantes y de mayor notoriedad, pero ello no quiere decir que no se produjeran muchas más incluso de manera regular en determinados períodos de la historia del antiguo Egipto.

En lo que se refiere a la presencia fenicia en el Mar Rojo las fuentes literarias de origen bíblico informan igualmente sobre la misma desde siglos antes a la época de Neco II. En concreto ésta se remonta al menos a la colaboración entre los reyes Hiram I de Tiro y Salomón de Israel que entre 969 y 936 a. e. c. establecería un tránsito comercial por medio de expediciones conjuntas desde el puerto israelí de *Ezion Geber* cerca del Golfo de Aqaba al norte del Mar Rojo hasta un país denominado en las fuentes bíblicas *Ofir*²⁶, y que la mayor parte de la investigación hace concordar con el *Punt* de los egipcios situándolo en el extremo meridional del mencionado mar (Blázquez, 1999, 113), si bien para algunos incluiría ambas costas de la desembocadura del mismo, esto es, los actuales países de Somalia y Yemen (Aubet, 2006, 44). Ambos monarcas estaban en tratos comerciales desde tiempo antes proporcionando el rey tirio a Salomón materiales de construcción, tecnología y asistencia especializada a cambio de plata productos agrícolas y veinte ciudades de Galilea, habiendo confirmado la arqueología la presencia efectiva fenicia en dicha zona y época (Aubet, 2006, 44). En la aventura comercial por el Mar Rojo Hiram proporcionó al parecer a Salomón las flotas, tripulaciones y pilotos necesarios para llevar a cabo unos viajes que como en el caso de los egipcios debían ser en gran medida lucrativos aportando a sus promotores oro, plata, marfil, madera de sándalo en gran cantidad y piedras preciosas. Salomón por su parte disponía del indispensable acceso a dicho mar a través del mencionado puerto de *Ezion Geber* del que los marinos tirios carecían. Según se desprende de los textos bíblicos estas expediciones comerciales se organizaban por medio de flotas de grandes navíos, las llamadas “naves de *Tarsis*” que partían hacia *Ofir* cada tres años. Mucho se ha especulado sobre dónde estaría el lugar que nomina a dichas naves. Para López Pardo es muy probable que se llame así en el relato bíblico a las naves mercantes que los fenicios utilizaban habitualmente para comerciar con el occidente Mediterráneo (2000, 23).

Objetivo primordial de toda esta actividad marítimo-comercial era sin duda romper

²⁶ 1 Re. IX. 26 – 28 y X. 11 – 22. II Crónicas VIII, 17.

el monopolio egipcio sobre este tráfico mercantil con el sur del Mar Rojo para conseguir un aprovechamiento directo de las riquezas que se obtenían a través del mismo (Martín Ruíz, 2010, 22).

Esta estrecha asociación se mantuvo según parece con los sucesores de ambos reyes tal y como demuestran las menciones bíblicas al rey tirio Ithobal I de finales del S. VIII a. e. c. que suministró productos de origen claramente africano como el marfil y el oro para el embellecimiento del palacio real de Samaria²⁷ y la del rey Josafat de Judá cuya flota destinada al comercio con Ofir no llegó nunca a partir porque fue destruida en el mismo puerto de *Ezion Geber*²⁸. Igualmente hay que mencionar en este sentido una inscripción hallada en Tell Qasile y fechada hacia finales del S. VIII a. e. c. que habla de oro procedente de *Ofir* y destinado al templo de *Horon* (Martín Ruíz, 2010, 21). Por último es de suponer que el final de toda esta actividad comercial llegaría con la decadencia tiria debida a la presión asiria sobre el rey *Luli* a partir del 701 a. e. c. (Aubet, 2006, 46).

En definitiva se puede decir que con bastantes visos de probabilidad los fenicios de Tiro conocían a la perfección, al igual que los antiguos egipcios, las condiciones de navegación en el Mar Rojo merced a su actividad comercial en la zona desde siglos antes y es de suponer que a pesar de que dicha actividad se viera interrumpida hacia un siglo antes de la expedición de Neco II, dichos conocimientos se conservarían y perdurarían entre los marinos tirios, siempre atentos a todo aquello que pudiera servirles en el presente o en el futuro en sus expediciones comerciales destinadas a obtener el mayor beneficio.

2.3.2. El litoral mediterráneo de África.

Casi no hace falta decir que esta parte del trayecto de la circunnavegación al continente africano era con mucho la mejor conocida por los navegantes fenicios. Éstos llevaban siglos recorriendo el Mediterráneo desde sus ciudades de origen en el extremo oriental del mismo hasta el Estrecho de Gibraltar en el marco

27 1 Re. 16 – 28.

28 1 Re. XXII, 48.

de su actividad comercial y el propio litoral norteafricano de las actuales Túnez, Argelia y Marruecos estaba jalonado de colonias fenicias, algunas simples factorías y otras importantes urbes de ya larga tradición como Útica, la más antigua de ellas y fundada posiblemente ya en el S. IX a. e. c., la gran Cartago, Kerkouane, Hippo Regius, Icosium, Siga o Russadir entre otras. Todas ellas articulaban el comercio de cabotaje sirviendo como puntos de escala para las naves fenicias que accedían a través de ellas a productos del litoral y del interior del continente. De esta forma las naves de Neco II en su viaje de circunnavegación una vez alcanzado el Estrecho de Gibraltar y aún antes como se verá más abajo navegarían ya en aguas completamente familiares siendo este como es lógico el tramo más fácil de su periplo.

2.3.3. El Océano Atlántico en el litoral noroeste africano.

Las evidencias aportadas por el registro arqueológico indican de forma incuestionable que el litoral marroquí al occidente del Estrecho de Gibraltar era igualmente transitado y conocido por los comerciantes fenicios desde muy antiguo, e igualmente aquí se produjo una labor colonizadora que no era sino la continuación lógica de las colonias del Mediterráneo creadas para desarrollar unas actividades comerciales que siempre fueron principal objeto de interés del pueblo fenicio. Cabe aclarar aquí sin embargo que los asentamientos localizados son menores y están más distantes unas de otras que en la zona antes vista, lo que probablemente responde a la escasez de estuarios de grandes cursos fluviales que permitieran la fundación de factorías y la penetración comercial hacia el interior del continente (López Pardo, 1996, 276). De esta forma ya en el S. VIII a. e. c. o puede que incluso antes (López Pardo, 1996, 255), se habría fundado la importante ciudad de Lixus en la desembocadura del río Loukkos, primer fondeadero seguro al oeste del Estrecho y aproximadamente a la altura de la peninsular Gadir. Posiblemente pueda considerarse a Lixus como el eje del denominado por Estrabón Golfo Empórico, sección de la costa marroquí en el que

se concentrarían diversas colonias fenicias²⁹ (López Pardo, 2008, 40). En dicha zona que estaría ubicada quizás entre el Cabo Espartel y la mencionada desembocadura del Loukkos se han hallado vestigios de asentamientos fenicios en Yebila y Kouass (López Pardo, 1996, 257s). Al sur de Lixus los indicios de presencia a partir del S. VII a. e. c. son más dispersos y de carácter fragmentario e incierto. Remontando hacia el interior el río Sebú unos 80 kilómetros se localiza el asentamiento de Banasa, topónimo de más que probable origen semita y en el que han aparecido restos cerámicos fenicios todo lo cual hace indicar que sería un lugar, si no de fundación fenicia sí al menos ampliamente transitado por las naves de este pueblo en sus viajes comerciales. Más al sur se encuentra el río Bou Regreb en cuya desembocadura se localiza el asentamiento de Salat, plenamente confirmado como núcleo habitacional en época púnica pero en el que se han documentado restos cerámicos fenicios más antiguos que quizás podrían hablar, siempre con la necesaria prudencia, de la existencia de este lugar antes de la colonización cartaginesa (López Pardo, 2008, 42). Más al sur de este punto y hasta la actual isla de Essaouira no se han hallado hasta el momento evidencias arqueológicas que apunten la existencia de asentamientos humanos, lo que se explica con el hecho de que es un segmento de costa especialmente inhóspito, carente de abrigos naturales, con peligrosos arrecifes y marejadas casi permanentes (López Pardo, 1996, 260). Dicha situación cambia sin embargo al llegar a la mencionada Essaouira, antigua Mogador, en cuyo litoral oriental, mirando hacia el continente y por lo tanto protegido del oleaje del océano surgió un asentamiento datado hacia mediados del S. VII a. e. c. Las excavaciones arqueológicas realizadas en este lugar parecen informar, más que de un asentamiento de carácter permanente, de una ocupación estacional en diversos momentos del año con el objeto de comerciar con los pobladores del continente y obtener de ellos productos como marfil, huevos de avestruz, pieles y quizás oro procedente de Guinea (López Pardo, 2015, 65s. y Bosch Gimpera, 1973, 395). La pauta de asentamiento es típicamente fenicia al preferir el establecimiento

²⁹ Estrabón, Geografía, XVII 3, 2.

isleño antes que en el continente por motivos de seguridad frente a los indígenas (López Pardo, 2008, 43s). La mayor parte de la investigación coincide en identificar este asentamiento con la *Cerné* de fuentes literarias como el Periplo de Escílax, el último asentamiento conocido en el extremo occidente (López Pardo, 2015, 65).

Hasta aquí lo que queda probado por las fuentes de información de que disponemos. Las evidencias más meridionales que muestra el registro arqueológico se ubican en la desembocadura del wadi Draa (Gaspar, 2015, 142) y a partir de aquí sólo se puede conjeturar. Sin embargo es necesario al menos cuestionarse si los marinos fenicios anteriores a los años finales del S. VII fueron más lejos hacia el sur a lo largo del litoral atlántico africano. A pesar de la falta de testimonios literarios y pruebas arqueológicas en relación a este extremo lo más lógico es pensar que debió ser así. Los mercaderes fenicios por lo que sabemos sobre sus pautas de actuación siempre estaban dispuestos a ampliar los límites de sus operaciones comerciales con vistas a obtener un posible beneficio; según López Pardo para ellos era esencial acercarse todo lo posible a los lugares de mercado más próximos a las zonas de producción y extracción de las mercancías que iban buscando, con vistas a controlar el intercambio con éstos y evitar así por un lado el aumento de precios que provocaban los intermediarios y por otro la competencia (1996, 280). De esta forma y sin lugar a dudas los comerciantes fenicios debieron explorar el litoral africano al sur de Mogador en busca de nuevas oportunidades (Guerrero Ayuso, 1998, 69). Dichos viajes no darían lugar al establecimiento de nuevas factorías comerciales ni asentamientos debido quizás a las grandes dificultades que imponían las condiciones marítimas en la zona a partir del Cabo Juby, a la altura de las Islas Canarias, para el viaje de vuelta hacia el Estrecho debido a distintos factores: tener que navegar teniendo en contra la corriente de Canarias, la falta de refugios naturales en la costa, de puntos de aguada y aprovisionamiento en el litoral sahariano y la existencia de fuertes rompientes que hacían peligrar la navegación (Gaspar, 1998, 142). Para Gozalbes

Cravioto el motivo debió ser más bien la falta de rentabilidad de las posibles operaciones comerciales en la zona (2000, 16). Ello no es óbice sin embargo tal y como se ha señalado para que no se produjeran viajes exploratorios de carácter puntual más al sur (Gaspar, 1998, 147) que proporcionarían a los marinos fenicios un conocimiento y experiencia amplios sobre las condiciones de navegación en el litoral atlántico africano hasta unas latitudes que ignoramos por completo. Coincide en ello S. Medas al afirmar que si bien la navegación regular se interrumpía a la altura del Cabo Jubá se debieron llevar a cabo ocasionales viajes de exploración hasta incluso las zonas tropical y ecuatorial de Cabo Blanco y Cabo Verde (2008, 154ss). Mucho más lejos llegan A. Santana y T. Arcos en su cuando menos controvertida hipótesis sobre el alcance de los viajes fenicios a lo largo del litoral africano. Para estos autores los navegantes fenicios conocerían desde muy antiguo la ruta para evitar calmas y corrientes contrarias que tan complicada hacen la empresa de circunnavegar África en algunos puntos. Dicha ruta, que fue la seguida por los portugueses ya en la Edad Moderna, se adentra en el Océano Atlántico muchas millas para volver luego hacia las costas africanas pasando por las Islas de Cabo Verde y Canarias y, siempre según los mencionados autores, sería practicada por los fenicios, primero orientales y luego de Gadir desde en torno al 1100 a. e. c. llevando a cabo viajes alrededor de todo el continente de forma regular (2002, 38ss.). Estos mismos autores defienden así el conocimiento y la colonización fenicias de las Islas Canarias que formarían parte de su circuito comercial atlántico inmediatamente después de la apertura del Estrecho, tal y como demostrarían los restos cerámicos hallados en el yacimiento de Bahía del Salado (2006, 100). Coinciden sólo en este último aspecto sobre la presencia fenicia en las Islas Afortunadas autores como J. Domínguez Monedero que no duda de que los fenicios conocieran la ubicación de las mismas (2009, 56) y S. Godoy Jorge para quien fueron con toda probabilidad los fenicios los primeros en visitar dichas islas aprovechando las fuerzas favorables de corrientes y vientos para llegar a ellas y utilizando la propulsión a remo para transitar entre

las islas así como en las zonas de calma durante el regreso (1996, 62). Finalmente mencionar que algunos otros autores hablan de viajes fenicios a través del Atlántico apoyándose en testimonios literarios que narran el descubrimiento de islas que se han identificado o bien con las mismas Canarias o con las Islas Azores³⁰

Sea como fuere lo que está claro y es irrefutable es que los fenicios tenían un buen conocimiento del litoral noroccidental africano al menos desde el Estrecho de Gibraltar hasta el Cabo Jubá puesto que era esta una zona plenamente inserta dentro de sus circuitos comerciales y actividad colonizadora. Es por otro lado más probable que conocieran igualmente aunque en menor medida el litoral africano más al sur del punto señalado merced a viajes de exploración ocasionales hasta un punto que ignoramos. Existe la posibilidad además de que los fenicios orientales y occidentales conocieran algunas de las islas atlánticas, sobre todo las Canarias. Sin embargo ir más lejos de esto con los datos que tenemos es sin duda aventurar demasiado y ser poco riguroso a la hora de escribir la Historia. En definitiva hay que señalar la posibilidad de que todo este conocimiento que debían poseer los marinos fenicios sobre el litoral atlántico norteafricano pudo quizás servir, facilitando su llegada al Estrecho, a los navegantes que recibieron el encargo de circunnavegar África por parte de Neco II.

³⁰ Diodoro Sículo, Biblioteca Histórica, V, 20, 3 – 4 y Pseudoaristóteles, 836b.

**CAPÍTULO III: EL HECHO ¿O NO?:
LA CIRCUNNAVEGACIÓN DE ÁFRICA ORDENADA POR
NECO II.**

CAPÍTULO III.

Se inicia aquí el último y más importante capítulo del trabajo en el que se tratarán de dirimir las cuestiones fundamentales que son objetivo del mismo. Para ello se estudiará en primer lugar la figura histórica del faraón Neco II como presunto promotor del periplo, las características y hechos más relevantes de su gobierno y sus motivaciones, para a continuación analizar las diferentes posibilidades existentes en relación a cómo pudo desarrollarse el viaje de circunnavegación si es que de verdad se produjo. Finalmente se entrará de lleno en el estudio de la cuestión propuesta como base de la investigación: intentar determinar si el viaje pudo o no hacerse y si en efecto se produjo o no estamos más que ante un relato falso.

3.1. Promotor del viaje y sus motivaciones: Neco II un faraón abierto al mundo.

Desde el principio de su reinado en 610 a. e. c. Neco II mostró una evidente intención de mantener un continuismo con las políticas de su padre y predecesor, Psamético I, fundador de la dinastía Saíta. Los rasgos más importantes del largo y brillante gobierno de éste sobre el país del Nilo nos sirven por este motivo de claves para comprender en parte la actuación de Neco en el trono egipcio. Psamético I se reveló como un habilísimo político que logró primero unificar todo Egipto con el apoyo de los invasores asirios para más tarde expulsar a éstos con la ayuda de mercenarios griegos y carios en un inteligente doble juego que se vio favorecido además por los importantes problemas que el imperio mesopotámico empezaba a sufrir en Asia (Prados Martínez, 2001, 5). Además fue el primer faraón que rompió con la tradicional tendencia aislacionista del país del Nilo en la antigüedad al intensificar las vinculaciones de éste con el mundo mediterráneo, mediante la mencionada contratación de tropas extranjeras,

promoviendo el asentamiento definitivo de éstas y luego de mercaderes y artesanos en suelo egipcio y además aumentando de manera clara las relaciones comerciales con otros territorios, especialmente el corredor sirio – palestino y Grecia. Por otro lado esta apertura a contactos e influencias exteriores no significó en modo alguno que Egipto renunciara entonces a sus valores tradicionales y nacionales ya que Psamético I mantuvo la línea iniciada por la dinastía anterior de faraones de origen etíope que promovía un retorno cultural al pasado de los Reinos Antiguo y Medio, sobre todo del primero siendo denominado este fenómeno “arcaísmo saíta” (Presedo, 1989, 61), lo que es visible en las obras de arte y sobre todo en la escultura (Prados Martínez, 2001, 14s); es posible que esta pauta fuese una respuesta nacionalista a la invasión asiria y, quizás, a la ya citada presencia cada vez mayor de extranjeros en el país que no dejó de plantear problemas en diversas ocasiones (Grimal, 2004, 385s). Sin embargo para Prados Martínez debió responder más bien al deseo de los dinastas de Sais de legitimarse en el gobierno conectándose de esta forma con los monarcas del país en el pasado (2001, 14).

Cuando Neco II subió al trono el mundo próximo oriental vivía la descomposición del imperio asirio bajo la presión de babilonios y medos. El último rey de Asiria Asur – Ubalit II se había refugiado en la ciudad de Harran, en el occidente de un reino que sus enemigos se habían ya repartido, siendo finalmente depuesto tras la caída de la mencionada ciudad sin que llegara a tiempo la ayuda del nuevo faraón de Egipto que, siguiendo la línea política de su padre, había basculado a la hora de firmar una alianza con los restos del imperio asirio sin duda por ver en él al más débil de entre los contendientes y tratando con ello de mantener el equilibrio político en la zona. A pesar de ello Neco II no se retiró del escenario político sirio - palestino sino que entró de lleno en el conflicto, dejando ver desde el principio su intencionalidad imperialista que le llevaría hasta el río Éufrates (Presedo, 1989, 42) en parte buscando recordar glorias pasadas del Imperio Nuevo y en parte para hacer frente a la amenaza babilonia (Lloyd, 1975,

58). Antes de la caída de Harran derrotó al rey de Israel Josías que pretendía cerrarle el paso en Megiddo cuando el faraón iba en camino de ayudar al monarca asirio, y luego intervino en la política del reino judío al deponer al hijo de Josías, Joacaz en favor del hijo de éste, Joaquín que se comprometió a pagarle tributo. Además y aprovechando el vacío de poder dejado por los asirios Neco logró controlar durante algunos años las ciudades fenicias y el territorio sirio hasta Karkemish por medio de alianzas impuestas y el uso de la fuerza cuando fue necesario, por ejemplo al sofocar la sublevación de Gaza contra su dominio. Esta situación cambió a partir del 605 a. e. c. cuando el futuro rey babilonio Nabucodonosor II derrotó completamente a los egipcios que a partir de entonces retrocedieron hacia sus fronteras. Neco II decidió a partir de entonces llevar a cabo una política exterior más conservadora limitándose a proteger sus fronteras frente a los babilonios, logrando rechazar un intento de invasión de éstos en el 601 a. e. c. y recuperando luego el territorio de Gaza (Grimal, 2004, 391). A la vez encauzaría su ambición y deseos de grandeza hacia cuestiones diferentes a la político - militar.



Lámina VI: Escultura que representa el rostro de Neco II.

(<https://historiae2014.wordpress.com>)

En efecto y siguiendo igualmente la idea de su predecesor Neco continuó la apertura del país egipcio al Mediterráneo, muy especialmente al mundo griego con gran presencia ya en suelo egipcio, promoviendo que nuevos colonos de dicha procedencia se instalaran en su reino (Grimal, 2004, 392). Por otro lado

integrantes de otros pueblos de diferentes zonas del Próximo Oriente desplazados por la amenaza asiria como los sirios, fenicios, arameos o judíos terminarían recalando y asentándose igualmente en Egipto (Presedo, 1989, 59). La intención de Neco al permitir esta situación era sin duda intensificar unos lazos comerciales que debía considerar muy provechosos y necesarios para la prosperidad de Egipto. Debe verse una relación directa entre esta línea de actuación y dos importantes acciones que han trascendido sobre su gobierno: en primer lugar el intento de construir en el *Uadi Tumilat* un canal de unión entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, vieja aspiración faraónica³¹, para agilizar el tráfico de productos entre zonas tan distantes como el país de Punt, cuya ruta de acceso parece que se había interrumpido hacía décadas (Lloyd, 1977, 144), y el Mediterráneo oriental quedando Egipto como intermediario y principal beneficiario del mismo. Este canal iba desde Bubastis hasta el mencionado Mar Rojo y para su ejecución se movilizaron grandes recursos³² aunque finalmente acabaría siendo abandonado antes de su conclusión³³. Sí que se llevaría a cabo la fundación de una nueva ciudad que debería haber funcionado como centro vertebrador de todo el tráfico comercial previsto, *Per – Temu*, actual Tell el-Maskuta (Grimal, 2004, 392). Hay que aclarar que según el texto de Heródoto esta última iniciativa fue anterior a la construcción de la flota de trirremes y a las campañas militares de Neco en Siria, que sólo se produjeron tras abandonar el faraón su proyecto del canal entre el Mar Mediterráneo y el Mar Rojo³⁴. Sin embargo parece obvio que el historiador griego incurre aquí en un error en el orden cronológico dado a los acontecimientos que narra; si tenemos en cuenta que Neco marchó a Haran en ayuda del último rey asirio en el primer año de su reinado difícilmente pudo tener tiempo para iniciar las obras de dicho canal, que

31 Heródoto, Hist. II, 158. Ya lo habían intentado previamente faraones como Sesostri o Sethi I y quizás Ramsés II que renunciaron al parecer por el peligro de salinizar el Delta del Nilo al estar a mayor altitud el Mar Rojo que el Mediterráneo (García González, 251).

32 Según la noticia ofrecida por Heródoto en las obras del canal murieron 120.000 egipcios.

33 Igualmente Heródoto afirma que un oráculo había advertido al faraón de que “trabajaba para el bárbaro” lo cual puede entenderse quizás como una advertencia de que dicho canal podría ser utilizado por los babilonios para invadir Egipto.

34 Heródoto, Hist. II, 159.

éstas duraran lo suficiente como para provocar el gran número de víctimas de que habla Heródoto, si bien es muy probable que dicho número esté exagerado, y finalmente abandonarlas. Parece lógico pensar que la expedición debió realizarse más bien tras la retirada egipcia de suelo sirio efectuada después del desastre militar de Karkemish ante Nabucodonosor II en el 605 a. e. c. Siguiendo a autores como Grimal (391s.) o García González (250s.) sería a partir de ese momento cuando Neco II se fijaría como objetivo el dominio de las rutas marítimas para lograr satisfacer unas ansias de grandeza y prosperidad que no había logrado por medio de las armas. Trataría entonces como se ha visto de conectar el Mar Mediterráneo con el Rojo a través de la construcción del canal de comunicación entre ambos para fomentar el tráfico mercantil y dotar de mayor operatividad a su armada de barcos de guerra, que quizás se realizó de manera coetánea a las obras del canal y no después. Es esta precisamente la segunda actuación a destacar del gobierno de Neco dirigida a lograr el desarrollo comercial de su reino; siguiendo quizás una vieja aspiración de su padre (Presedo, 1989, 42) el faraón promovió la creación, sin duda con ayuda extranjera tal y como se verá más abajo, de una importante flota de guerra operativa en ambos mares³⁵ que aparte de contribuir en la defensa del país frente al enemigo babilonio (Mederos y Escribano, 2004, 136ss.), debió cumplir la misión de dominar las principales rutas comerciales (Prados Martínez, 2001, 6) eliminando a la vez la competencia y protegiendo a los barcos mercantes egipcios durante sus travesías de ataques enemigos y piratas como ya habían hecho otros faraones antes de él (García González, 2012, 250). Para la construcción de su flota Neco mandó instalar arsenales en el Mediterráneo y en el Mar Rojo, contrató a técnicos navales fenicios y griegos y legisló en materia de bosques para asegurarse el suministro de madera (Casariego, 1950, 11). En lo que respecta concretamente a la actividad de la flota egipcia de Neco en el Mar Rojo A. B. Lloyd apunta varias explicaciones posibles: la defensa de la costa oriental de Egipto ante un posible ataque caldeo,

³⁵ Heródoto, Hist. II, 159. El historiador de Halicarnaso conecta esta iniciativa con el empeño del faraón en promover “expediciones militares” sin dar más detalles.

improbable para el mencionado autor³⁶, reabrir el comercio con el país de Punt dando protección a la flota mercante, y hacer frente a la competencia comercial del puerto edomita de Ezion Geber y quizás del reino de Saba (Neco, 1977, 147). El gran desarrollo comercial del que dan prueba los frecuentes hallazgos de objetos de artesanía egipcia de la época en numerosos y muy lejanos lugares como las ciudades fenicias, Asiria, Asia Menor o Cartago (Prados Martínez, 2001, 15), permitió en este momento un importante desarrollo de las ciudades del reino sobre todo en la zona del delta, la más conectada lógicamente con el mundo Mediterráneo; en ellas prosperó en aquella época una importante clase burguesa enriquecida gracias a la actividad comercial (Prados Martínez, 2001, 7).

Finalmente cabe mencionar otras dos noticias que ejemplifican el interés de Neco II por el mundo exterior a Egipto: una es la creación de una escuela de intérpretes (Presedo, 1989, 43) que debía tener sin duda la función de facilitar las relaciones comerciales y diplomáticas con otros pueblos, y la otra la que sirve de motivación a este trabajo, esto es, el encargo de circunnavegación del continente africano en caso de que ésta se produjera realmente. Si fue así ¿Cuáles pudieron ser las motivaciones del faraón para promover una empresa de esta naturaleza? Si examinamos con atención el testimonio dado por Heródoto parece desprenderse del mismo la idea de que fue un supuesto interés de carácter científico del faraón el que llevó a éste a patrocinar dicha expedición con el fin de ensanchar el límite del mundo conocido en aquella época, mejorando así los conocimientos geográficos que se tenían por aquel entonces de las tierras que había más allá del Mar Rojo. Esto es así por la ubicación de la noticia dentro de la obra, ya que aparece formando parte de una digresión de carácter geográfico, y porque de hecho se afirma de manera bastante explícita: “[...] que nosotros sepamos el rey

36 En efecto Babilonia nunca fue una potencia naval y un ataque a Egipto a través del Mar Rojo parece improbable ya que las tropas enviadas tendrían que bordear toda la Península Arábiga y remontar dicho mar exponiéndose innecesariamente a los peligros de la navegación. La vía más lógica para un intento de invasión era la que habían seguido siglos antes hicsos y asirios llegados desde el corredor sirio – palestino donde los ejércitos encontrarían fácil aprovisionamiento y a través del desierto del Sinaí, camino que de hecho fue el que siguió Nabucodonosor II en su mencionado ataque de 601 a. e. c. o, en todo caso, por mar desde el Mediterráneo entrando por el Delta del Nilo.

de Egipto Neco fue el primero que lo demostró, ya que, tras interrumpir la excavación del canal que, desde el Nilo, se dirigía al golfo arábigo, envió en unos navíos a ciertos fenicios [...]”. Si bien es cierto que durante la época saíta Egipto conoció una verdadera época dorada desde el punto científico y cultural gracias sin duda a la inquietud de los faraones de esta dinastía en este sentido (Prados Martínez, 2001, 16), lo que puede observarse por ejemplo en la existencia de escuelas de escribas y de una importante escuela de médicos en Sais con enseñanza por especialidades y el desarrollo de una actividad de investigación científica (Prados Martínez, 2001, 10), no parece verosímil que dicho interés fuera la causa de una empresa de estas características en la que se mandaba un contingente de hombres y barcos hacia lo desconocido, a surcar aguas ignotas, visitar tierras y gentes de las que no se conocía nada y, en definitiva, a arrostrar enormes e inimaginables peligros. Lo cierto es que motivaciones de carácter tan altruista y desinteresado en viajes de exploración organizados por estados no suelen ser, ni siquiera en épocas más recientes de la historia, motor de los mismos. Lo más probable es que de producirse esta expedición tuviera fines más prácticos de carácter económico, político o ambos a la vez. Esto es lo que afirma Gozalbes Cravioto para quien estos viajes exploratorios en la antigüedad podían tener dos fines esenciales que además podían complementarse: uno económico vinculado al comercio o a la fundación de colonias en territorios lejanos y otro político al ser un paso previo a la futura conquista e incorporación de nuevas tierras (2003, 49). Según este autor en la antigüedad predominaron las motivaciones de carácter político (2003, 151) pero lo cierto es que para este caso concreto la mayoría de la investigación apunta como se verá a continuación más a motivaciones de tipo económico y comercial. Es cierto que como ya se ha visto Neco II mostró al principio de su reinado una clara vocación imperialista en los territorios próximo orientales que la derrota contra Nabucodonosor en Karkemish en el 605 a. e. c. truncó de forma abrupta. Podría deducirse de aquí que quizás Neco pensara en la posibilidad de buscar nuevos ámbitos de expansión para su

reino pero lo cierto es que esto parece difícil de aceptar sobre todo por la lejanía de los territorios africanos que se debieron descubrir en la expedición y que no harían demasiado útiles dichas conquistas. Es cierto que como se ha expuesto más arriba en aquella época no se conocían las verdaderas dimensiones del continente africano pero no es menos cierto que lo que se conocía, esto es, los extremos del Mar Rojo hasta el Cabo Guardafuí y el sur de la Península Arábiga, ya eran lo suficientemente lejanos como para disuadir al faraón de un empeño semejante, por mucho que éste, como los demás integrantes de su dinastía, se fijara en las glorias de dinastías pasadas y tuviera la intención de emularlas. Como se ha dicho la mayoría de investigadores que se han preocupado por esta cuestión prefieren hablar de motivaciones económicas y comerciales. Así por ejemplo Rennell afirma que con este viaje Egipto pretendía disputar a Cartago el comercio del oro, marfil, maderas preciosas y especias que llegaban desde el interior de África al Mediterráneo (1830, 441-2). Autores como Bosch Gimpera y Maluquer de Motes coinciden al afirmar que ante la decadencia fenicia en el Mediterráneo Occidental y el subsiguiente auge de Cartago y la colonización griega en la zona, los fenicios orientales y Egipto estarían buscando una ruta alternativa hacia las colonias fenicias del África occidental, en lo que coinciden igualmente Demerliac y Meirat³⁷, y acceder de esta forma a mercancías de gran valor como el oro de Guinea (Bosch Gimpera, 1973, 395; Maluquer de Motes, 1950, 71). En una línea parecida se mueve Blázquez y Delgado – Aguilera que sin embargo pone el acento en la búsqueda de una ruta alternativa desde Próximo Oriente hacia las Islas Casitérides en busca del estaño (1915, 334) o, de forma más general, en la búsqueda de nuevas salidas comerciales. Prados Martínez apunta la búsqueda de nuevos mercados y fuentes de riqueza como motivo esencial (2001, 6) mientras que Mederos y Escribano creen que Neco II pretendía abrir una ruta de comercio alternativa a la Mediterránea y los fenicios secundarían la empresa quizás para aproximarse políticamente a Egipto ante la creciente amenaza babilonia (2004, 137). A este último respecto no hace falta

³⁷ Citados por Mederos y Escribano, 2004, 145.

seguramente insistir en encontrar una explicación; como se ha dicho antes el pueblo fenicio nunca renunció a la posibilidad de localizar fuentes de prosperidad y beneficios a través de los viajes y el comercio, actividades a las que se vio empujado por las limitaciones naturales de su medio de origen, y nunca se arrojó a la hora de echarse al mar para conseguir dichos objetivos por muy lejanas que fueran las distancias a recorrer y explorar. Finalmente y según García González la expedición puede incardinarse dentro del programa político de los faraones saítas de apertura al exterior que entre otras cosas buscó el desarrollo del comercio con griegos, fenicios y chipriotas en el Egeo y que quizás pretendía asegurar para Egipto el dominio de los mares y el control sobre las grandes vías del comercio internacional abriendo nuevas rutas comerciales alrededor de Libia y conectando con el Mediterráneo Occidental (2012, 250s.).

En definitiva y sin descartar la posibilidad de que se produjera esta expedición pudieran concitarse motivaciones de distinta índole en el ánimo de Neco II a la hora de promoverla, lo más lógico es pensar que fueran aspiraciones de carácter práctico las que predominaran. Abrir nuevas rutas y localizar puntos de comercio de interés a lo largo del litoral africano hasta llegar a las tierras conocidas del extremo atlántico noroccidental de los que obtener riquezas para llevar a Egipto se vislumbran como los motores más probables de una empresa como esta.

3.2. El viaje y sus características: protagonistas, duración, sistema de navegación y orientación, barcos utilizados y formas de aprovisionamiento.

Tratar las cuestiones propuestas para este apartado resulta complicado en extremo si tenemos en cuenta que como ya se dijo más arriba la noticia de la circunnavegación viene de una fuente única, Heródoto, y éste no se explaya precisamente a la hora de transmitir la misma ofreciéndonos muy escasos detalles y datos. De esta forma y a la hora de intentar establecer cómo pudo

desarrollarse la expedición en lo que se refiere a las cuestiones aquí propuestas lo único que podemos hacer es, partiendo por supuesto de la información que el historiador de Halicarnaso nos brinda en su obra, intentar reconstruir la misma echando mano de los conocimientos que tenemos sobre aspectos náuticos en la época en la que el viaje alrededor de África pudo llevarse a término. Por supuesto el nivel de certeza no será en modo alguno total puesto que ni siquiera tenemos seguridad de que el mismo viaje fuera una realidad, pero al menos nos moveremos dentro de lo que, de haberse producido en efecto éste, pudo ser más probable en lo que se refiere a su desarrollo.

En primer lugar tenemos que referirnos a quiénes protagonizaron el periplo. Heródoto sólo nos habla de forma vaga de que “[...] *envió en unos navíos a ciertos fenicios*[...]”. No conocemos de esta forma ni la procedencia concreta de estos navegantes fenicios, ni si los mencionados fenicios iban acompañados por gentes de otras procedencias ni aún incluso el nombre del comandante de la expedición. Respecto a la primera cuestión podemos establecer dos posibilidades: la primera que fueran marineros pertenecientes a alguna de las ciudades fenicias que, como ya hemos visto, durante un tiempo estuvieron bajo el dominio directo del faraón Neco y luego tras el retroceso egipcio a sus fronteras por el avance de Nabucodonosor II de Babilonia, quedaron al menos en su órbita política. En esa línea se moverían como se vio más arriba Mederos y Escribano para quienes los fenicios secundarían quizás la empresa del faraón egipcio para aproximarse políticamente a Egipto ante la creciente amenaza babilonia (2004, 137). De ser así y sin descartar otra posibilidad como la apuntada por Garbini de que los participantes en la expedición fueran filisteo – fenicios de Ashkelon (1985, 264), parece legítimo pensar que la urbe de origen de los marinos a los que Neco encargó la empresa fuera la ciudad de Tiro cuyos navegantes tenían como sabemos mayor experiencia en las navegaciones a larga distancia por el Mar Rojo y hacia el Mediterráneo Occidental. La otra posibilidad es que los navegantes a los que se encomendó la ingente labor fueran fenicios inmigrados a Egipto en la

época de Neco o en los años previos al reinado de éste, cuando como se ha visto antes diferentes contingentes de población llegaron a Egipto huyendo de la presión imperialista asiria. En relación con esta última opción se encuentra la cuestión de la flota de naves de guerra que el faraón egipcio mandó construir para operar tanto en el Mediterráneo como en el Mar Rojo y que, para la mayor parte de la investigación, pudo ser construida bajo la dirección de constructores fenicios. A esto último se opone A. B. Lloyd para quien las trirremes que integraron dicha flota de Neco fueron de origen griego y no fenicio (1975, 47ss.). Según este autor el hecho de que se hable de fenicios en la noticia de la circunnavegación ofrecida por Heródoto se debería al enorme prestigio de éstos como pueblo mariner y a la existencia de una ya larga tradición sobre la dependencia egipcia para con el Levante en materia de construcción de barcos y obtención de madera (1975, 46) y no a una verdadera y efectiva dependencia naval de Egipto para con las ciudades fenicias o con fenicios asentados en el país del Nilo (1975, 51). Por otro lado hemos de recordar que quizás Heródoto no recibió una información demasiado detallada sobre un viaje que se habría producido en una época muy anterior a la suya, y que el dato mencionado sobre la procedencia de las embarcaciones podría no ser exacto. Si como parece Neco contó para la construcción de su flota en Egipto con técnicos navales fenicios lo más lógico sea quizás pensar que utilizara sus propios barcos y a marineros fenicios asentados ya en su país para acometer la empresa antes que contratarlos de fuera.

En lo que se refiere a la posibilidad de que en la expedición participaran individuos de procedencia diversa y no únicamente fenicios hemos de decir que no tenemos dato concluyente alguno al respecto. En esta cuestión Mederos y Escribano llaman la atención sobre el Fuerte Cario, asentamiento fortificado en el litoral atlántico africano mencionado en el periplo de Hannon y otras fuentes literarias no identificado por la investigación arqueológica. Para estos autores se debe tener en cuenta la posibilidad de que mercenarios originarios de Caria, con gran presencia en el ejército egipcio de la época y una importante tradición

marinera y pirática, tomaran parte en la expedición acompañando a los marinos fenicios. Si como se piensa una de las escalas invernales del viaje fue en la costa marroquí quizás construyeran un puesto fortificado para defenderse durante su estancia, el mencionado Fuerte Cario que mantendría luego la toponimia a lo largo del tiempo (2004, 143). Por otro lado la lógica nos puede llevar a suponer que en una expedición promovida por un faraón egipcio en base a unos intereses concretos debieron participar además gentes del país del Nilo aunque lo hicieran de forma minoritaria. En efecto y aun cuando Neco contratara a marinos fenicios para la empresa teniendo en cuenta su proverbial dominio y experiencia sobre los asuntos del mar y los viajes de exploración resulta difícil aceptar que en las tripulaciones de los barcos no se incluyera a algunos oficiales egipcios de mayor confianza para el faraón que los fenicios, con la misión evidente de supervisar el desarrollo del viaje y asegurarse de que las posibles ganancias y descubrimientos efectuados durante el mismo con interés económico y político para el faraón llegaran efectivamente a conocimiento de éste al término de la expedición. Lo mencionado tendría aún más razón de ser si en el viaje no se utilizaron barcos de la flota egipcia sino que los fenicios contratados utilizaron sus propios navíos, que como se ha visto es lo que quizás nos dice Heródoto en su noticia sobre la expedición.

Para terminar con la cuestión de los protagonistas de la expedición hay que decir que puede sorprender un poco el silencio de Heródoto sobre la identidad del comandante que lideró la misma. Sin duda si no incluye el dato es porque no debió llegar a su conocimiento y ello resulta extraño si tenemos en cuenta que, como se ha visto más arriba, conocemos nombres de navegantes y exploradores egipcios muy anteriores a la época de la expedición que sí se han conservado para la posteridad como el de Sahuré en el Reino Antiguo o Henu en el Reino Medio. Es posible que al tratarse sin duda de un personaje de nacionalidad fenicia su nombre no se hubiera conservado dentro de la tradición oral que mantuvo la memoria sobre el viaje, o puede que a las fuentes egipcias de Heródoto no les

interesara en demasía transmitir el nombre de un extranjero y sí incidir en el del faraón egipcio que promovió la empresa. Según Maluquer de Motes dicho olvido no sería sino una recompensa justa para todos los que participaron en una expedición que sin duda necesitó de la audacia y habilidad de cuantos en ella tomaron parte para llegar a buen fin y que como logro colectivo que fue no debía adscribirse al mérito de un único personaje (Maluquer de Motes, 1950, 73). Por otro lado es igualmente cierto que al estudiar la historia de los viajes de exploración y comercio en el Antiguo Egipto se detecta el hecho de que ya desde el Imperio Nuevo es común que no se transmitan los nombres de los exploradores que las dirigieron, que posiblemente eran menos independientes en sus expediciones que sus predecesores de épocas anteriores (Maluquer de Motes, 1950, 45), tendencia esta que se podría haber mantenido en los siglos sucesivos explicándose de este modo el anonimato en el liderazgo del viaje que aquí nos ocupa.

Pasando a hablar de la cronología del viaje hay que decir que ésta debe como es lógico fijarse dentro del período en que Neco II fue faraón en Egipto, esto es, desde 610 hasta 595 a. e. c. A pesar de que se trata de un intervalo de tiempo relativamente corto la investigación no se ha puesto de acuerdo a la hora de establecer unas fechas concretas para el desarrollo de la expedición, proponiéndose numerosas opciones para las mismas. Mederos y Escribano (2004, 137) apuntan que éstas se pueden agrupar en tres grandes conjuntos:

- Los que fechan el viaje en los primeros años del reinado de Neco coincidentes con su fase de expansión imperialista en Siria. En este grupo están por ejemplo Talboys Wheeler (1854, 339, n.1) que lo fecha en el 609 a. e. c., Gozalbes Cravioto que propone como fecha de inicio la de 609-608 a. e. c. (2000, 16), coincidiendo con el inicio de las obras del canal y Bosch Gimpera, 1974, 399) para quien la expedición debió producirse poco antes del 600 a. e. c.
- La mayor parte de investigadores que han tratado esta cuestión optan por

situar la circunnavegación al continente africano en el año 600 a. e. c. Es el caso entre otros de Rennell (1830, 374), Maluquer de Motes (1950, 67) y Medas (2000, 76).

- Un último grupo prefiere ubicar el viaje en los últimos años del reinado de Neco. Por ejemplo Jorge Godoy habla del período comprendido entre el 600 y el 595 a. e. c. en los inicios del S. VI a. e. c. (1996, 66) mientras que Blázquez y Delgado – Aguilera (1915, 333) coincide con Cary y Warmington (1929, 87) al señalar el 596 a. e. c. como año de inicio de la expedición.

Esta diversidad de opiniones responde desde luego al hecho de que Heródoto no ofrezca una información clara al respecto. Si analizamos la noticia, la ubicación de ésta en la obra herodotea y el resto de informaciones que sobre el reinado de Neco II nos ofrece ésta, vemos que el informe sobre la circunnavegación aparece como se ha visto totalmente desconectado de las anteriores informaciones ofrecidas sobre el mencionado faraón egipcio, en un libro distinto de la Historia y en un contexto temático totalmente diferente, si bien es cierto que Heródoto es explícito al ubicarla temporalmente tras desistir Neco de su empeño de construir el canal. Sin embargo ya veíamos en el epígrafe anterior que el historiador de Halicarnaso no parece ser demasiado fiable a la hora de ordenar cronológicamente los sucesos más relevantes del reinado de este faraón, y que muy probablemente se equivocó al anteponer el intento de construcción del canal a los demás acontecimientos de los que nos informa. Si en verdad fue así y aun cuando no se pueda afirmar con certeza absoluta la veracidad de ninguna de las opciones, la expedición no partiría antes del 605 a. e. c. y tal vez se produjera antes incluso del inicio de las obras del canal siendo quizás la información obtenida de la expedición sobre las oportunidades comerciales y políticas en el Mar Rojo lo que pudo llevarle a acometer tan ambiciosa empresa con el objetivo de aprovechar éstos.

En cuanto a la duración del viaje hay que decir del mismo modo que la

investigación muestra diversidad de opiniones. Heródoto no deja claro este extremo al afirmar que los marinos de la expedición estuvieron navegando dos años siendo en el transcurso del tercero cuando por fin completaron su viaje llegando a destino: “ *cuando habían transcurrido dos años, en el tercer año de travesía, doblaron las columnas de Heracles y arribaron a Egipto*”. De esta forma parece claro que si el historiador griego estuvo bien informado el viaje se prolongó entre dos y tres años centrándose la discusión en cuántos meses pudo exceder el mismo de los dos primeros años. En el epígrafe siguiente se entrará en detalle en exponer diferentes propuestas de reconstrucción del viaje, sus etapas, escalas y posibles momentos de inicio y final. Baste decir aquí que la mayoría de autores que han tratado esta cuestión defienden un viaje de aproximadamente dos años y medio, incluyendo dos o tres escalas de varios meses al llegar la estación otoñal para plantar y recolectar las cosechas de las que habla Heródoto (Mederos y Escribano, 2004, 138), pero no faltan como afirma García González (2012, 251s.) las opiniones de los que piensan que el viaje duró poco más de dos años mientras que otros creen que se prolongó más bien hasta los tres (Casariego, 1949, 33 n.1). La clave podría estar en establecer cuándo llegaron a las Columnas de Hércules, único dato esclarecedor sobre la cuestión que ofrece la noticia de Heródoto, ya que desde éstas hasta Egipto sabemos que en la antigüedad no había más de cuarenta días de navegación (García González, 2012, 252), pero el problema es precisamente fijar el momento en que la expedición cruzó el Estrecho si fue a principios del tercer año o más avanzado éste y es en ello en lo que difieren las distintas opiniones al respecto.

En lo que respecta al sistema de navegación utilizado por los barcos de la expedición resulta evidente, y en ello coincide la inmensa mayoría de la investigación, que éste debió ser el cabotaje. Se trataba de una expedición de carácter exploratorio que como se ha visto debía ir buscando sobre todo abrir rutas de comercio y prospectar posibilidades de obtener riquezas y, siendo así, necesariamente se debía navegar cerca de la costa y teniendo ésta a la vista; de

esta forma se podían conocer los recursos locales de las costas que se iban recorriendo, entrar en contacto con las gentes que habitaban éstas, identificar buenos fondeaderos, puntos de desembarco y aguada (Medas, 2008, 160). Además este sistema era el más adecuado para surcar aguas desconocidas sin perder el rumbo, lo que no excluye el recurso a otros sistemas de orientación como la observación de los astros en pleno uso ya por entonces como se vio más arriba, y permitía tener siempre cerca la opción de tomar tierra ante cualquier dificultad o la necesidad de hacer aguada y aprovisionarse. Como apunta Rennell los fenicios tenían larga experiencia en hacer viajes largos costeando y haciendo escalas para abastecerse, sus barcos eran apropiados para ello por su poco calado que evitaba en gran medida el peligro de encallar en arrecifes o bancos de arena (1830, 398). Siendo de esta forma los barcos fenicios tuvieron que recorrer para completar el periplo alrededor del continente africano más de 30.000 kilómetros habiéndose realizado por parte de la investigación el cálculo aproximado de las singladuras diarias hechas para llegar a destino; Casariego, que como se ha visto calcula para el viaje una duración de tres años y cifra su recorrido en unos 27.000 kilómetros, habla de singladuras medias de 50 a 60 kilómetros, esto es unas 30 millas náuticas por día, teniendo en cuenta que con las escalas invernales y las paradas nocturnas sólo se navegaría un tercio del tiempo total invertido (1949, 33 n. 1). Mederos y Escribano por su parte para un recorrido de aproximadamente 24.000 kilómetros estiman una velocidad media de 42 kilómetros al día durante dos años y medio de viaje de los que sólo una cuarta parte sería de navegación efectiva quedando lo demás, aparte de por los motivos ya señalados por Casariego, dedicado a paradas obligadas por el mal tiempo o inconvenientes técnicos y momentos de navegación lenta para explorar la costa (2004, 138).

Siguiendo con las embarcaciones que pudieron utilizarse en esta empresa hay que decir que Heródoto, al hacerse eco de la tradición sobre la misma, no especifica nada al respecto puesto que habla simplemente de “barcos” utilizando

de ésta forma el término genérico en griego antiguo (*Πλοιον*). Sin embargo y aunque existe alguna excepción (Talboys Wheeler, 1854, 337) la mayor parte de la investigación coincide en que una expedición de este tipo debió ser realizada en naves largas antes que en naves redondas. El motivo fundamental es la necesidad de contar con doble sistema de propulsión, a vela y remo, para viajar por unas aguas completamente desconocidas de las que como es lógico no se tenía información alguna sobre regímenes de vientos dominantes ni dirección de las corrientes marinas. Las naves largas eran como es lógico mucho más versátiles para hacer frente al inconveniente de vientos y corrientes contrarias ya que en los momentos en que se padecieran estos fenómenos adversos siempre se podía echar mano a los remos (López Pardo, 2008, 57) mientras que con las naves redondas esto era mucho más difícil por el escaso número de remeros con que contaban. Además las naves de guerra permitían la exploración litoral de manera más segura penetrando de forma más fácil en ríos y ensenadas, moviéndose con mayor agilidad entre escollos y pudiendo defenderse mejor ante posibles ataques con su facilidad de maniobra, superior velocidad y una numerosa tripulación que, en caso necesario, se aprestaba a una lucha para la que como es lógico había sido entrenada (Medas, 2008, 165). No obstante hay que decir que este tipo de nave presentaba igualmente algunos inconvenientes para los viajes largos, sobre todo una tripulación numerosa que lógicamente debía alimentarse y beber cuando su capacidad de carga era muy escasa, no pudiendo por ello almacenar una gran cantidad de víveres para mucho tiempo y quedando así obligada a hacer escalas frecuentes para aprovisionarse y hacer aguada (López Pardo, 2008, 58). Es por esto por lo que alguna vez se ha apuntado la posibilidad de que los grandes periplos de exploración en la antigüedad se efectuaran con flotas compuestas de naves largas para la actividad exploratoria acompañadas de naves redondas tipo *gaulós* que servirían de naves – nodriza, llevando estas últimas en sus bodegas los suministros necesarios para el mantenimiento de las tripulaciones de todas las embarcaciones durante largos

períodos de tiempo (Casariego, 1949, 153). Esto último presenta la dificultad de que los diferentes tipos de barcos que compusieran una expedición se mantuvieran unidos en los momentos en que las condiciones climatológicas dificultaran o impidieran el avance, debiendo suponerse que en dichas circunstancias las naves largas al avanzar con la fuerza de los remos tendrían que remolcar a las redondas para que éstas pudieran avanzar a su mismo ritmo. Igualmente se ha apuntado la posibilidad de que en estos viajes participaran embarcaciones más pequeñas como naves auxiliares que por su menor calado, facilidad de maniobra y ser mucho más marineras que las embarcaciones mayores quedarían encargadas de acercarse hasta el litoral y tomar tierra cuando fuera necesario mientras aquellas permanecían más alejadas del mismo en zonas más seguras (Guerrero Ayuso, 2008, 118). Para algunos incluso es posible que estos barcos pequeños fueran los únicos utilizados en las largas expediciones de exploración debido a sus virtudes expuestas que les otorgarían ventajas importantes sobre las embarcaciones más grandes. Así por ejemplo Rennell afirma que los barcos utilizados en una expedición como la que aquí nos ocupa debían ser más pequeños que las naves de guerra ya que así era más fácil sacarlos a tierra cuando fuera necesario (1830, 399). Por otro lado parece demostrado que barcos de pequeñas dimensiones tipo *hippois* eran utilizados por los fenicios para recorrer distancias muy largas ya que, además de las ventajas ya expuestas, tenían igual que los barcos de guerra la virtud de su doble sistema de propulsión a vela y remo, todo lo cual hacía de ellas naves mucho más versátiles para condiciones marineras difíciles como las que se encontrarían los marinos de la expedición al remontar el litoral atlántico africano navegando hacia el norte. En este sentido Guerrero Ayuso afirma que probablemente los barcos utilizados en las travesías comerciales a lo largo de las mencionadas costas hasta *Kerné*, serían de este tipo. (2008, 117).

En cualquier caso y como se ha dicho la mayoría de los investigadores optan por las naves largas como las protagonistas principales de los periplos de exploración

en la antigüedad. Siendo así se hace necesario a continuación establecer cuál de las embarcaciones de este tipo fue la más utilizada en estas empresas para finalmente tratar de identificar las que debieron usarse en la circunnavegación del continente africano de la que nos informa Heródoto si ésta se produjo efectivamente. Como se vio más arriba los fenicios utilizaron en la antigüedad dos tipos de naves largas el Pentacóntero, con sus dos versiones monorreme y birreme, y la trirreme, siendo ésta última como ya se dijo más moderna que la primera. Según Casariego el Pentacóntero fue el navío en el que se realizaron los grandes periplos clásicos de fenicios, púnicos y griegos, que recorrieron el Mediterráneo de un extremo a otro y se aventuraron incluso más allá de las Columnas de Hércules en largas travesías de exploración (1949, 152). Es lo que afirma el propio Heródoto al indicar que las expediciones de exploración y colonización de los focenses en el Mediterráneo Occidental se habían desarrollado usando este tipo de embarcación, dando a entender además que el éxito en dicho empeño se produjo en buena parte por las características de las naves empleadas en el mismo³⁸. S. Medas coincide en este extremo pero introduce la hipótesis de que los Pentacónteros utilizados en este tipo de expediciones estuvieran especialmente adaptados a las exigencias de los mismos, teniendo una bodega de carga bajo los asientos de los remeros y un aparejo de mayor importancia que el de los barcos de guerra habituales para aprovechar mejor el viento. Estos Pentacónteros adaptados a los viajes de larga distancia debían ser más largos y profundos, con una borda más alta para hacer frente al oleaje, más pesados y lentos pero a la vez más sólidos y de mayor capacidad. Aunarían de esta forma las ventajas de la doble propulsión, la agilidad y velocidad de las naves largas con una mayor capacidad de carga para transportar víveres y mercancías que les dotaban de una mayor autonomía frente a la necesidad de hacer escalas en la costa (2008, 160). Sea como fuere y aun cuando se acepte la fecha más temprana de introducción de la trirreme señalada más arriba, entre los siglos VIII y VII a. e. c. parece claro que cuando se

³⁸ Heródoto Hist. II, 163, 1 – 2.

desarrollaron los principales viajes de exploración y colonización en el Mediterráneo, precisamente las centurias mencionadas, la nave larga más utilizada era claramente el Pentacóntero. Si existía ya la trirreme por aquel entonces, extremo por demás no demostrado y muy discutido como se ha visto, no estaría aún demasiado extendida ya que hay que suponer que debió producirse en su desarrollo un período inicial de experimentación así como un lapso de tiempo posterior para que se generalizara su uso que, en un primer momento además, quedaría reservado para las operaciones navales de índole militar de las armadas más avanzadas en el Mediterráneo de la época. No quiere decir esto sin embargo que tengamos que aceptar sin más y a pesar de la opinión en este sentido de autores como Casariego (1949, 152) o Cary y Warmington (1929, 93) que los barcos enviados según Heródoto por Neco II a circunnavegar el continente africano fueran Pentacónteros y no trirremes. Esto es así sobre todo por la noticia ya vista más arriba e igualmente transmitida por Heródoto (II, 159) sobre la construcción de flotas de trirremes ordenada por Neco II para navegar en el Mediterráneo y el Mar Rojo. Es lógico pensar que si Heródoto y su fuente a este respecto no se equivocaron y Neco dispuso realmente de trirremes en su armada utilizaría éstas para un viaje que entrañaba a priori grandes dificultades y peligros, siendo como eran las naves más avanzadas de su época. Por otro lado es igualmente posible pensar que quizás el faraón se lo pensara dos veces antes de arriesgar unas naves tan caras en una empresa de este tipo de la que se podía dudar que llegara a buen puerto; en ese caso el promotor de la empresa podría haber enviado para completar la misma barcos más antiguos como los Pentacónteros que sin duda también debía tener en su armada o simplemente contratar a marinos y barcos ajenos a ésta para cumplir el objetivo propuesto. Lo cierto es que la creación de una armada de trirremes por Neco II no es un argumento definitivo que pueda resolver la cuestión ya que en primer lugar y como se ha visto no sabemos qué acontecimiento de los dos, la circunnavegación o la construcción de las trirremes, se produjo primero en el reinado de Neco. Por

otro lado y en contra igualmente de la posibilidad de que fueran trirremes los barcos utilizados se encuentra igualmente la aportación de V. Guerrero Ayuso que afirma que dichos barcos no eran en absoluto idóneos para navegar con vientos contrarios debido a su altura y escaso calado³⁹, cuestión que sin duda se conocería en la época en que pudo producirse la expedición y que pudo llevar a su promotor y protagonistas a decantarse antes bien por el más manejable Pentacóntero. Éste desde luego no quedó ni mucho menos en desuso tras la introducción de la trirreme sino que se mantuvo en activo hasta bien entrado el siglo VI a. e. c. (Lloyd, 1972, 276) y según algunos durante varios siglos más, existiendo incluso la opinión de que todavía surcaba los mares en época helenística (Medas, 2008, 160). Para terminar con esta cuestión no resuelta decir que si se opta por el uso de las trirremes en la circunnavegación ordenada por Neco quedaría por determinar si éstas fueron del tipo griego o fenicio. En ello no se pone de acuerdo la investigación ya que según L. Basch, defensor como se ha visto del origen fenicio de la trirreme, en época de Neco no existían aún trirremes griegas por lo que necesariamente los barcos enviados a la circunnavegación debieron ser del tipo fenicio (1977, 8 – 9 n. 90). En contra de esto se posiciona A. B. Lloyd que por otro lado rechaza la historicidad del hecho en sí y para quien las trirremes de la flota de Neco II fueron construidas con la ayuda griega y no de los fenicios (1975, 51).

Por último y en cuanto al número de barcos empleado en la expedición nada nos dice Heródoto excepto que fueron más de uno ya que utiliza el plural en su información sobre la misma. Es lógico que así fuera ya que enviar una sola nave a una empresa de este tipo hubiera resultado demasiado arriesgado y comprometido para el buen desempeño de la misma y la seguridad y regreso de los expedicionarios. En un viaje así que iba a transcurrir por derroteros desconocidos, de duración incierta y en el que sus protagonistas habrían necesariamente de afrontar peligros desconocidos al margen de los inherentes a la navegación cualquier eventualidad de cierta importancia dejaría a aquellos, de

³⁹ Citado por López Pardo, 2008, 57 n. 17.

haberse hecho en una sola embarcación, totalmente desvalidos y podría limitar en gran medida las posibilidades de completar con éxito el proyecto o, al menos, de regresar a casa. En cambio si fueron varios barcos los que emprendieron la expedición y ante cualquier problema grave que tuviera una de las embarcaciones o alguna de las tripulaciones al hacer escala en la costa, la capacidad de reacción de los expedicionarios sería mucho mayor para resolver la dificultad en cuestión y proseguir con el viaje.

Finalmente hay que tratar la cuestión del aprovisionamiento de los participantes en la empresa de circunnavegar el continente africano durante el largo trayecto necesario para completar ésta. Es evidente que en un viaje de entre dos y tres años y aun cuando aceptemos la posibilidad de que la expedición se efectuara no sólo en naves largas sino que participaran igualmente en la misma naves redondas con mayor capacidad de carga, los expedicionarios agotarían en un momento dado las provisiones y el agua que llevaban viéndose obligados entonces a hacer escalas en la costa africana para abastecerse.

En el caso del aprovisionamiento de agua no debió haber grandes problemas realizándose paradas para hacer aguada en las desembocaduras de los ríos que se fueran encontrando cada vez que se estimara necesario. Es verdad que esto se haría más difícil en las zonas desérticas como la costa egipcia del Mar Rojo, la de Namibia, la de Mauritania y las del Sáhara Occidental y el Sur de Marruecos, pero como apuntan Mederos y Escribano, la mayoría de ellas ya eran bien conocidas en la época del viaje por los egipcios y fenicios que de esta forma debieron adoptar la precaución de llevar consigo una provisión suficiente de agua para conseguir superarlas hasta llegar a zonas menos hostiles (2004, 143).

En lo que respecta a los alimentos en esta ocasión Heródoto sí que nos ofrece información clara respecto a esta cuestión al indicarnos que al llegar el final del otoño y durante las escalas invernales en tierra a lo largo del continente africano los expedicionarios aprovechaban para sembrar y, tras recoger la cosecha y una vez llegado el buen tiempo, volvían a emprender viaje. Esto desde luego resuelve

en buena parte la cuestión y al hacer esta precisión sobre el desarrollo del viaje da la impresión de que Heródoto la incluye para dar verosimilitud a la noticia, siendo posible quizás que el mismo historiador hubiera interrogado a su fuente al respecto o que ésta por propia iniciativa y con la misma intención hubiera incluido dicha explicación al narrarla. A pesar de ello la investigación no ha dejado de hacer algunas puntualizaciones sobre esta cuestión. Por ejemplo J. Rennell y J. Talboys Wheeler coinciden en que en la primera parte del viaje a lo largo de las costas del Mar Rojo y el Océano Índico la expedición no debió tener problemas para aprovisionarse gracias a la influencia política del faraón en un primer momento y al comercio habitual de Egipto con las gentes del litoral africano oriental al avanzar luego hacia el sur, de forma que la flota debió estar bien de suministros al menos hasta llegar a Mozambique o incluso Sofala (1830, 381) y (1859, 343). Sin embargo estos autores parecen no tener en cuenta el extremo, expuesto más arriba en el presente trabajo, de que en la época de Neco los contactos comerciales con la zona de Punt parecían haberse interrumpido hacía ya tiempo puesto que desaparecen las menciones al mismo en las fuentes egipcias, y que por otro lado dichos contactos más al sur del mencionado lugar debieron ser, cuando todavía se producían, bastante puntuales y no a demasiada distancia de los lugares de la costa africana a los que los egipcios llegaban habitualmente desde la época del Reino Antiguo.

Por otro lado hay autores que ponen en duda la práctica agrícola durante el trayecto porque unas escalas tan largas limitarían en exceso los períodos de navegación real e impedirían completar el periplo en el período de tiempo señalado por Heródoto. A ellos responde J. Talboys Wheeler recordando que en el clima tropical el intervalo entre siembra y cosecha es bastante más corto, de sólo tres meses, que en la zona templada (1859, 343). Otros investigadores como A. B. Lloyd afirman que si el viaje se llevó realmente a cabo resulta muy difícil creer que los que en él tomaron parte se detuvieran durante meses en los mismos puntos de la costa africana para cosechar ya que esto les dejaría expuestos al

importante peligro de posibles ataques de indígenas hostiles. Sería más lógico pensar que para proveerse de alimentos hubieran recurrido a estrategias alternativas como la pesca, el comercio con las gentes que habitaban las costas y se mostraran favorables a ello o incluso el saqueo de los asentamientos indígenas del litoral (1977, 151s.). Esta hipótesis que cuenta con el inconveniente de no tener respaldo documental alguno no debe desecharse sin más aunque lo más probable es que deba compaginarse con la de las siembras periódicas durante las escalas hechas a lo largo del viaje. Hay que recordar que Heródoto vincula estas últimas a la llegada de la estación del mal tiempo cuando como se ha visto se abandonaba buena parte de la navegación a larga distancia, y no tanto a la necesidad de aprovisionarse. Debe puntualizarse aquí que seguramente dicho mal tiempo se vincula más bien a épocas de vientos dominantes contrarios al sentido de la marcha antes que a los temporales que obligaban a cerrar el Mediterráneo, ya que buena parte del viaje de circunnavegación se tuvo que hacer por latitudes tropicales. Volviendo al tema del aprovisionamiento por medio del cultivo durante las escalas efectuadas hay que decir que este último sería sólo una cuestión accesorio en dichas paradas: ya que era necesario detenerse hasta que las condiciones de navegación mejoraran se podía aprovechar el tiempo para cultivar y asegurarse el alimento para los meses siguientes de un viaje en el que no se sabía si éstos iban a encontrarse en abundancia o bien escasear.

Algunos autores han tratado la cuestión de qué especie debieron cultivar los tripulantes de los barcos durante estas paradas. Aunque para la mayoría de autores debió ser cereal y concretamente trigo, quizás en alguna variedad de rápido crecimiento (Cary y Warmington, 1929, 93), que era la base de la alimentación en la zona mediterránea, algunos han apuntado la posibilidad de que pudiera cultivarse alguna otra especie que se adaptara mejor que éste a las condiciones climáticas de los lugares por los que transcurrió el viaje. Así por ejemplo J. Rennell afirma que en la segunda siembra cuando los viajeros se habían alejado ya bastante de las latitudes mediterráneas y el clima era muy

diferente al de éstas, se debió plantar la especie habitual de las gentes de la zona en cuestión adquiriendo las semillas en ese mismo lugar (1830, 395). Dicha especie pudo ser el mijo, un cereal que se adapta bien a la falta de agua, los suelos de escasa fertilidad y que crece en sólo tres meses, dando cosechas abundantes en diferentes estaciones del año (Mederos y Escribano, 2004, 143). Sin embargo J. Casariego afirma a este respecto que difícilmente se pueda pensar que se cultivaran cereales durante el trayecto por latitudes tropicales; según él para casos como el que aquí nos ocupa los barcos solían llevar como parte de su carga semillas de frutos de fácil crecimiento, si bien no especifica cuáles pudieron ser éstos (1949, 32 n. 3). De todas formas hay que decir que el cultivo del trigo o de otro cereal habitual en el ámbito mediterráneo durante el viaje no tiene por qué descartarse si se tiene en cuenta que las dos escalas más aceptadas por la investigación a lo largo del mismo, Suráfrica y Marruecos, son zonas de clima mediterráneo en las que estos cultivos no tendrían dificultad alguna para prosperar (2004, 143).

3.3. Posibles reconstrucciones del periplo: ruta seguida y escalas efectuadas.

En el presente epígrafe se exponen varias de las hipótesis que la investigación ha propuesto sobre cómo debió desarrollarse el viaje de circunnavegación al continente africano narrado por Heródoto, el derrotero utilizado, la distribución temporal de los meses de navegación y descanso y los puntos del litoral africano en que se pudieron producir estos últimos. Han sido varios los autores que desde el S. XIX se han ocupado de esta labor apoyándose en los conocimientos que se tienen sobre la geografía africana: sus dimensiones reales, los regímenes de vientos y corrientes marinas, las condiciones climáticas, etc., así como lo que se sabe sobre los medios de navegación con los que

contaban los marinos de la época en la que presuntamente el viaje tuvo lugar.

De esta forma ya en 1830 J. Rennell afirmaba, y en ello coinciden la inmensa mayoría de los autores que se han ocupado del tema, que al carecer de instrumentos de navegación como la brújula el viaje tuvo que realizarse necesariamente mediante una navegación de cabotaje a lo largo del litoral africano (373). En opinión de este autor es factible pensar que los fenicios que protagonizaron la empresa aprovecharan sus conocimientos y experiencia previos sobre navegación en el Mar Rojo, el Índico y el Océano Atlántico para afrontar la misma. De esta forma pudieron elegir una fecha de finales de octubre o principios de noviembre para iniciar el viaje con vistas a aprovechar el viento favorable del monzón del noreste que los acompañaría hasta el sur del trópico, ayudando además a la navegación una fuerte corriente favorable que llega hasta el Cabo de Buena Esperanza. Habrían llegado al sur del trópico a finales de enero, es decir, en mitad del verano austral y con el mejor tiempo para afrontar la parte más complicada del viaje: doblar la punta de África, una zona dominada por vientos variables y en la que en invierno es muy frecuente el desarrollo de tiempo tormentoso. Debieron emplear buena parte del verano y el otoño del hemisferio sur para superar esta fase del trayecto lo que conseguirían finalmente para iniciar la travesía del Atlántico. Una vez cambiado el rumbo hacia el norte por el Atlántico se encontrarían a partir de los 30° de latitud sur un viento regular del sureste que ayudaría a la navegación y cuya existencia quizás intuirían por analogía con lo que habían encontrado en la costa oriental. Al llegar al Ecuador harían una parada de unos cuatro meses quizás a la altura de Benguela o Angola, país productivo y fértil, para reparar los barcos y procurarse agua y quizás provisiones. Llegarían a Santo Tomé a mediados de julio con lo que habrían empleado unos dos meses y medio desde la partida hasta llegar al extremo sur de África y tres meses más para llegar hasta este punto del litoral atlántico africano. A partir de ese momento tendrían que poner rumbo al oeste para navegar a lo largo del Golfo de Guinea y Sierra Leona, trayecto que sin embargo no iniciarían hasta al menos octubre o

principios de noviembre ya que es posible que los barcos necesitaran importantes reparaciones a esas alturas del viaje puesto que la navegación de cabotaje es mucho más fatigosa que los viajes en mar abierto. Seguirían luego camino hasta hacer una nueva escala entre la Bahía de Santo Tomé y el río Senegal de otros cuatro meses debido a que las corrientes marinas del noroeste son adversas al navegar hacia el norte entre Santo Tomé y el Cabo Bojador. Para superar este tramo los marinos deberían esperar a la temporada de los vientos del noreste o a las brisas entre mar y tierra que se producen en el invierno del hemisferio norte para llegar al norte del Cabo Verde. Más allá y desde el río Senegal que alcanzarían a principios o mediados de marzo, cuando se acaba ese viento del noreste y surgen de forma constante un viento y una corriente contrarias para la navegación hacia el norte, se entraría en una fase del viaje que debió resultar bastante difícil y tediosa. En este punto se puede pensar según Rennell que los navegantes echarían mano de nuevo a sus conocimientos puesto que parte de esta costa habría sido ya explorada por los fenicios y debían tener clara ya su situación respecto al Estrecho de Gibraltar. Llevaban por entonces diecinueve meses de viaje y todavía les quedarían cinco más puesto que aunque la distancia hasta el Nilo no es mucha desde este punto tuvieron que enfrentarse al alisio que sopla en dirección contraria al sentido de la marcha y a una corriente igualmente contraria durante la mayor parte del viaje desde Senegal hasta las Columnas de Herakles. Sin duda debió ser la parte más dura del viaje y posiblemente harían allí otra escala esperando a recoger una cosecha hasta septiembre. Es probable que se aprovechara la misma para hacer de nuevo reparaciones en las naves y durante esta parada se cumplirían los dos años de viaje. Ya a finales septiembre y una vez abastecidos estarían listos para continuar viaje empezando entonces el tramo más complicado con vientos contrarios y una corriente que igualmente fluía en sentido contrario al rumbo; ésta fase duraría sin embargo poco más de un mes hasta llegar a Marruecos y desde allí en unos cuatro meses más lograrían alcanzar la desembocadura del Nilo hacia febrero del tercer año de periplo

(375ss.).

Un par de décadas después J. Talboys Wheeler se esforzaría en presentar una nueva reconstrucción del viaje de los fenicios alrededor del continente africano que no obstante coincide en buena medida con la anterior. Según la misma la expedición partiría probablemente de Suez a principios de agosto del 613 a. e. c., época en la que el monzón del Golfo de Arabia sopla desde el norte; los fenicios aprovecharían la experiencia que sin duda tenían sobre la navegación en esta zona para elegir la fecha de partida más adecuada; emplearían cuarenta días llegando al Océano Índico en octubre y avanzarían hacia el sur a lo largo de unas costas ya desconocidas con la ayuda del monzón del Índico que en esta época del año sopla del noreste, sabiendo que en caso de alguna dificultad insalvable podrían volver fácilmente con la ayuda del monzón del Golfo Arábigo que en invierno es de componente sur. Los expedicionarios doblarían el Cabo Guardafui y seguirían hacia el Canal de Mozambique atravesando el Ecuador pudiendo a partir de ese momento observar el fenómeno astronómico consignado en el relato de Heródoto de llevar el sol a la derecha, es decir, al norte de sus barcos. Alcanzados los 10° de latitud sur los expedicionarios deberían empezar a sentir la corriente del Canal de Mozambique que fluye a favor de su rumbo todo el trayecto hasta el Cabo de Buena Esperanza. A finales de enero del 612 a. e. c., en mitad del verano austral, alcanzarían el Trópico de Capricornio y tendrían que esperar gran parte del verano y el otoño para afrontar la parte más difícil de su viaje, esto es, doblar el extremo sur del continente; se puede calcular que tardarían unos dos meses y medio en conseguirlo gracias a haberlo hecho en la época del año más favorable, a mediados de abril. Tras esto los fenicios entrarían en el Océano Atlántico poniendo rumbo hacia el desconocido norte. En el Atlántico y a partir de los 30° de latitud sur encontrarían un viento regular del sureste, el alisio y buen tiempo para seguir viaje. Necesitarían al menos tres meses para llegar al Ecuador, a la altura de la Isla de Santo Tomé, a mediados de julio pero pudieron sufrir quizás algún retraso por el estado de sus barcos tras los meses de

viaje o por la necesidad de hacer provisión de agua y alimentos con lo que no llegarían hasta Santo Tomé hasta mucho más avanzado el año. Llegaran a este lugar en julio, agosto o septiembre lo que es seguro es que no podrían retomar el viaje a lo largo de la costa de Guinea y Sierra Leona antes del inicio de noviembre ya que en esta época predominan los vientos del suroeste y fuertes lluvias hasta octubre. A partir de ese momento el clima cambia en la zona y predominan el tiempo seco y un viento de componente noreste más favorable para el viaje. No obstante los fenicios deberían enfrentarse en este tramo del viaje con la corriente contraria del Golfo de Guinea que ralentizaría su marcha en un lento progreso facilitado por el mencionado viento del noreste; avanzarían dieciocho millas al día durante cuatro meses para llegar desde Santo Tomé hasta la desembocadura del río Senegal, llegando a este último lugar a principios de marzo del 611 a. e. c. y cumpliendo entonces los diecinueve meses de viaje. En este punto los fenicios realizarían una escala para aprovisionarse hasta septiembre y seguirían luego viaje hacia el norte. Esta parte del viaje tuvo que ser necesariamente muy lenta ya que navegaban contra una corriente que fluye de norte a sur y un viento predominante del noreste, el alisio. Emplearían no menos de cuarenta días de navegación para recorrer este tramo avanzando una media de quince millas al día hasta conseguir salir de la influencia de este viento. Más tarde encontrarían vientos favorables para cruzar las Columnas de Hércules en un trayecto de 2800 millas que les llevaría unos 110 días al avanzar 25,5 millas al día. De esta forma llegarían los expedicionarios a Egipto en febrero del 610 a. e. c., dos años y seis meses después del inicio de su viaje (1959, 339ss.)

Para M. Cary y E. H. Warmington que siguen en este aspecto a W. Müller ⁴⁰ resulta claro que los fenicios tendrían presentes sus conocimientos sobre las condiciones de navegación del Océano Índico para iniciar éste con las mayores ventajas posibles. Partirían por ello a finales de noviembre navegando a remo para superar la corriente contraria del Mar Rojo hasta alcanzar el Cabo Guardafui; a partir de éste virarían rumbo sur y tendrían ya a favor el monzón del noreste

⁴⁰ Die Umseglung Afrikas durch phönizische Schiffer ums Jahr 600 v., 1889.

avanzando rápido hasta el Ecuador gracias a dicho viento y llegando a éste a principios de la primavera del hemisferio norte. Tras el cambio de hemisferio la veloz corriente de Mozambique les impulsaría hacia el sur hasta alcanzar el extremo meridional del continente africano donde la corriente de Agulhas les llevaría hacia el oeste alrededor del Cabo de Buena Esperanza, pasando finalmente al Océano Atlántico. Posiblemente a la altura de la Bahía de Sta. Elena harían una primera escala en una zona de clima subtropical donde el trigo podía cultivarse, sembrando el grano en junio, cosechándolo en noviembre y volviendo a navegar en diciembre, entrándose ya en el segundo año de viaje. En este tramo tendrían un viento favorable de componente sur y la ayuda de la corriente de Benguela. Los expedicionarios alcanzarían la Bahía de Biafra a finales de marzo para llegar luego a la desembocadura del Níger. A partir de aquí el viaje transcurriría por zonas de calmas y tendría además en contra la corriente de Guinea lo que obligaría a un duro trabajo de remo para superar esta parte de la costa para llegar al Cabo Palmas a finales de junio. A partir de aquí y tras virar hacia el norte los expedicionarios tendrían que hacer frente de forma constante al alisio del noreste y a la corriente de Canarias hasta llegar al Estrecho de Gibraltar. Pasarían el trópico a finales de septiembre y harían escala en algún lugar de Marruecos adecuado para el cultivo del trigo; tras hacer la siembra en diciembre cosecharían en junio para emprender viaje de nuevo ya por aguas bien conocidas. Tras alcanzar el Estrecho y ya con vientos neutrales y una corriente favorable realizarían de manera fácil la última etapa del viaje hasta el Nilo (1929, 94s.)

Ya a mediados de la centuria pasada J. Maluquer de Motes propuso una nueva reconstrucción del viaje de circunnavegación. Según su opinión el viaje debió iniciarse hacia el otoño, época en que se iniciaba el cierre del Mediterráneo para las empresas comerciales. En esta fecha los marinos que lo protagonizaron tendrían que haber realizado la travesía del Mar Rojo en condiciones desfavorables que sin embargo podrían solventar sin mayores problemas al

tratarse de aguas bien conocidas. Tras superar el estrecho de Bab – el – Mandeb y salir al Océano Índico se verían favorecidos por los vientos monzónicos del noreste que los llevarían de forma rápida hasta el Ecuador. Una vez alcanzado éste podrían aprovechar el alisio del sudeste que en la época primaveral les cogía de través, así como las corrientes de Mozambique primero y de Agulhas después para alcanzar la zona del Cabo de Buena Esperanza. Efectuarían aquí su primera escala para sembrar entre mayo y junio, recolectando la cosecha en octubre o inicios de noviembre y partiendo luego hacia el norte por la costa atlántica a finales de año. En esta costa avanzarían con facilidad gracias a la corriente de Benguela y a la presencia de un viento favorable de componente sur. Más adelante al entrar en la zona de calmas y de brisa del sudeste echarían mano de los remos hasta alcanzar el cabo Palmas en junio. En este momento se iniciaría la etapa más dura y dificultosa del viaje por culpa del alisio del noreste y la corriente de Canarias que fluye hacia el sur. Atravesarían el trópico hacia septiembre para desembarcar en algún lugar de la costa marroquí y volver a sembrar en diciembre. Recolectarían la nueva cosecha en mayo o junio del año siguiente retomando luego viaje hacia Gadir. Desde aquí el viaje hasta Egipto no ofrecería ya grandes dificultades al tratarse de costas perfectamente conocidas y muy transitadas (1950, 72s.).

Unos años más tarde C. Schrader, siguiendo a Woodburn Hyde y H. de Meulenaere ⁴¹ suscribía otra posibilidad de cómo pudo desarrollarse el viaje. Estudiando los vientos y corrientes este autor considera que el viaje pudo iniciarse en el Mar Rojo en el mes de noviembre para llegar en primavera al Canal de Mozambique. Alcanzarían en junio el extremo meridional del continente libio donde harían una primera escala para sembrar esperando la cosecha hasta noviembre. Partirían luego con vientos y corrientes favorables para llegar en marzo al Golfo de Biafra y en junio a la costa de Liberia, parando por segunda vez en noviembre en la costa occidental de Marruecos para sembrar y cosechar en

41 De Meulenaere H.: *Herodotos over de 26ste. Dynastie*, 1951 y Woodburn H yde, W.: *Ancient Greek Mariners*, 1947.

junio. Pasarían finalmente por el Estrecho de Gibraltar y volverían a Egipto antes de que se cumplieran tres años del inicio del viaje. (1977, 322, n. 183; 1990, 92).

Estas son en definitiva las reconstrucciones del periplo propuestas por los investigadores consultados para la realización del presente trabajo. Ninguna de ellas es del todo concluyente ya que como se ha visto no existen dentro de la información de que disponemos sobre el hecho en sí pruebas que apoyen una en detrimento de las otras; por este motivo se hace necesario recurrir a los conocimientos que poseemos sobre las condiciones materiales en que el viaje pudo desarrollarse y a la lógica para escoger una de las opciones existentes o proponer otra nueva.

3. 4. Circunnavegación de África: ¿Realidad o ficción?

Para concluir el capítulo el presente epígrafe se centrará en la cuestión central del trabajo aquí desarrollado, esto es, tratar en la medida de lo posible de dilucidar si la circunnavegación al continente africano de la que nos da cuenta Heródoto se produjo realmente o no o al menos, si con los datos que tenemos esto no fuera posible, determinar si dicha empresa pudo o no haberse realizado con los medios materiales disponibles en la época en que presuntamente se llevó a cabo. Con este fin en primer lugar se expondrán las diferentes posturas favorables y contrarias a la veracidad del relato de Heródoto tanto de otros autores de la antigüedad como de investigadores modernos que se han posicionado al respecto, para a continuación pasar a examinar los distintos argumentos en uno u otro sentido que pueden servirnos para tomar una decisión al respecto.

3. 4. 1. Opiniones a favor y en contra de la historicidad del viaje de circunnavegación.

Se hará relación a continuación tal y como se ha dicho de las distintas

posturas que sobre el relato de Heródoto han adoptado a lo largo del tiempo los investigadores que de este tema se han preocupado. Se empezará en primer lugar por examinar las opiniones de los pocos autores antiguos cuyas opiniones nos han llegado a lo largo de los siglos, para pasar luego a exponer las posturas de los investigadores modernos que se han ocupado de esta cuestión y cuyas obras han sido consultadas para la elaboración del presente trabajo.

3. 4. 1. 1. *Fuentes literarias antiguas.*

Como ya se ha dicho antes en varias ocasiones Heródoto es el único autor de la antigüedad que se hace eco de la noticia de la circunnavegación al continente africano atribuyendo ésta de forma expresa a la figura del faraón Neco II y a marinos fenicios. La información que nos brinda es con mucho y a pesar de su ya señalada brevedad la más extensa con la que contamos. Sin embargo y como se verá a continuación no es el único que menciona el hecho en sí, que da su opinión sobre la veracidad de éste y otros de naturaleza similar o que simplemente niega de manera indirecta la posibilidad de que se produjera al defender tesis geográficas en relación con el continente africano totalmente incompatibles con el mismo.

A continuación se relacionan en orden cronológico los autores que se posicionan ya sea de forma explícita o indirecta sobre el hecho que aquí nos ocupa.

Heródoto:

Como no puede ser de otra forma hay que mencionar en primer lugar al historiador de Halicarnaso que como hemos visto y aun cuando expresa sus reservas sobre un aspecto concreto de la información que había recibido, el fenómeno astronómico de llevar el Sol a la derecha durante parte de la navegación, no duda en ningún momento de la veracidad histórica del hecho en su conjunto:

“[...] En ese sentido, es evidente que Libia está rodeada de agua por todas partes, salvo por el lado en que confina con Asia; que nosotros sepamos, el rey de Egipto Neco fue el primero que lo demostró, ya que, tras interrumpir la excavación del

canal que, desde el Nilo, se dirigía al golfo arábigo, envió en unos navíos a ciertos fenicios, con la orden de que, a su regreso, atravesaran las Columnas de Heracles hasta alcanzar el mar del norte y llegar de esta manera a Egipto” [...]. Hist. IV, 42.

Platón (427 – 347 a. e. c.):

El filósofo ateniense no menciona en ningún momento la narración herodotea sobre la circunnavegación a Libia promovida por Neco pero de su obra puede inferirse quizás que debía considerarla imposible. En efecto al tratar del supuesto continente perdido de la Atlántida que según él se encontraba en el Océano Atlántico más allá de las Columnas de Heracles, dice que tras el cataclismo que motivó su desaparición bajo las aguas marinas el mar quedó bloqueado en su antigua ubicación por haber quedado hundida a muy poca profundidad, no pudiéndose navegar por ese trecho.

[...] un gran imperio, que avanzaba del exterior, desde el Océano Atlántico , sobre toda Europa y Asia. En aquella época, se podía atravesar aquel océano dado que había una isla delante de la desembocadura que vosotros, así decís, llamáis columnas de Heracles. [...]. Posteriormente, tras un violento terremoto y un diluvio extraordinario, en un día y una noche terribles la isla de la Atlántida desapareció de la misma manera, hundiéndose en el mar. [...] Por ello, aún ahora el océano es allí intransitable e inescrutable, porque lo impide la arcilla que produjo la isla asentada "en ese lugar y que se encuentra a muy poca profundidad. Timeo VI, 3, 25.

Éforo de Cime (400/380 – 330 a. e. c.):

Si bien no hace indicación concreta alguna sobre la expedición egipcio – fenicia alrededor del continente africano a pesar de que seguramente tuvo noticia de ella a través de la obra de Heródoto, una de las fuentes principales de su *Historia Universal*, queda claro en un fragmento transmitido por Plinio el Viejo y

expuesto más abajo de que este autor negaba la posibilidad de que la circunnavegación pudiera realizarse debido al extremo calor que se experimentaba a partir de una determinada latitud y antes de llegar a la isla de Cerné.

Aristóteles (384 – 323 a. e. c.):

El gran filósofo de Estagira no menciona en ninguna de sus numerosas obras la pretendida circunnavegación a Libia por parte de los fenicios enviados por Neco pero en su tratado geográfico *Meteorología* afirma que el Mar Rojo y el océano más allá de las Columnas de Hércules se comunicaban a través de un pequeño estrecho, lo que en sí mismo implica que o no aceptaba la tesis de Heródoto sobre la forma y dimensión del continente africano y el argumento fundamental que sirve de base a ésta, el viaje de circunnavegación promovido por Neco y otros posteriores, o bien ignoraba por completo éste.

“Además, está claro que existen varios mares no mezclados entre sí en lugar alguno, de los que el (Mar) Rojo parece comunicarse por un pequeño (estrecho) con el mar (situado) fuera de las Columnas [...]”. Meteor. II, 1, 354a.

Polibio (200 a. e. c. - 118 a. e. c.):

El historiador griego se muestra como se verá a continuación abiertamente escéptico con la posibilidad de una circunnavegación completa al continente africano por no decir que simplemente la niega como realidad de una forma clara. Aún cuando no menciona en ningún momento la noticia de la misma ofrecida por Heródoto su opinión al respecto parece ser la de que nadie hasta su época había recorrido nunca las costas de África más al sur de una determinada latitud, de manera que cualquiera que hubiera hablado sobre esas tierras simplemente estaría especulando o más aún inventando. Se da la circunstancia de que el

propio Polibio atesoraba una valiosa experiencia como viajero y periplógrafo por la costa noroccidental africana. En efecto y tras la destrucción de Cartago el general romano P. Cornelio Escipión Emiliano ordenó que una gran flota navegara hacia el año 146 a. e. c. a lo largo de la costa hacia el oeste y el sur más allá de Lixus, con el objetivo evidente de inspeccionar las colonias púnicas establecidas en esos territorios, determinar su importancia y dejar clara su nueva supremacía sobre las mismas por derecho de conquista (Casariego, 1949, 61ss.). Polibio formó parte del estado mayor de la mencionada flota en calidad de observador y cronista oficial y aunque el libro de su Historia en el que debió consignar la crónica de este viaje no se conserva hoy tenemos noticia del mismo por medio de otras fuentes, siendo la principal como se verá más abajo la Historia Natural de Plinio el Viejo. Por éste sabemos que el periplo en el que Polibio tomó parte debió llegar como mucho hasta el actual Ifni y no más al sur de manera que hay que entender que todo lo que había más allá era completamente desconocido para la geografía de la época.

“Por lo que se refiere a Asia y a África, que convergen en Etiopía, nadie puede decir exactamente, al menos hasta nuestra época, si en su prolongación hacia el Sur es tierra firme o bien si está rodeada de mar. Asimismo, la parte que tiende hacia el Norte, entre el Tanais y el río Narbona, hasta hoy nos es desconocida, a no ser que desde ahora nos informemos investigándolas a fondo. De los que escriben o hablan de estas regiones hay que pensar que son unos ignorantes e inventores de fábulas”. Hist. III, 37, 8.

Posidonio de Apamea (135 – 51 a. e. c.):

Si bien no se conserva ninguna de las obras del gran polímata sirio tenemos noticia por medio de Estrabón como se verá más abajo de su opinión al respecto de la veracidad del periplo africano relatado por Heródoto. Según Estrabón Posidonio piensa que este último y otro relatado por otro autor,

Heráclides del Ponto, no se habían producido si bien no niega la posibilidad de que el periplo a lo largo de las costas africanas se hubiera completado puesto que sí da crédito a la historia de Eudoxo de Cícico. Por supuesto al no tener acceso a su obra no sabemos en base a qué informaciones, fuentes o argumentos toma Posidonio, desde la lejanía de su propia época, esta postura en relación con las posibles circunnavegaciones al continente libio que presuntamente se habían producido hacía siglos.

Estrabón de Amasia (64 – 63 a. e. c. - 19 – 24 e. c.):

El geógrafo se adhiere a la postura de Polibio al negar la veracidad de la noticia dada por Heródoto sobre el periplo africano y sobre cualquier otra existente a este respecto, negando la posibilidad de que ningún intento de circunnavegación se hubiera culminado con éxito y criticando de esta forma la credulidad de Posidonio en relación con el relato de Eudoxo. Curiosamente al mencionar la noticia transmitida por Heródoto Estrabón no menciona a Neco como promotor de la expedición sino al rey persa Darío lo que puede seguramente atribuirse a un lapsus del geógrafo o a un error de la fuente que éste debió utilizar si no leyó directamente a Heródoto.

“En efecto, todos los que han navegado por el Océano a lo largo de Libia, tanto los que lo hicieron desde el Mar Eritreo como desde las Columnas, tras avanzar hasta mayor o menor distancia, volvieron luego para atrás al verse obstaculizados por muchas dificultades inusuales, de suerte que dieron a la gran mayoría motivo para creer que la ruta estaba, justamente en la parte central, bloqueada por un istmo; ciertamente, la totalidad del Mar Atlántico, especialmente por la parte de Mediodía, presenta corriente continua. Todos estos navegantes llamaron etiópicas a las regiones a las que llegaron en último lugar en su navegación, y así las han dado a conocer”. Geogr. I, 2, 26.

“Al recordar a los que se dice que circunnavegaron Libia, afirma que Herodoto creía que algunos enviados de Dario habían realizado el periplo; y que Heráclides del Ponto, en un dialogo, presenta un mago llegado junto a Gemelo y que asegura haber hecho el periplo Tras declarar la falta de consistencia de estos testimonios, narra la historia de un tal Eudoxo de Cícico”.

“Admirable es en todo este asunto Posidonio, que considera el periplo del mago, del que habla Heraclides, sin fundamento y también el de los enviados por Dario, que cuenta Herodoto, pero presta fe a esa narración del bergeo inventada por él o creyendo en los inventos de otros”. Geogr. II, 3, 4.

Pomponio Mela (+45 e. c.):

En su Corografía el geógrafo romano menciona el periplo de Hanón indicando que éste había avanzado por la costa libia más allá de las Columnas de Herakles hasta que la falta de provisiones le había obligado a dar media vuelta. Igualmente se hace eco, citando a C. Nepote, del viaje de Eudoxo de Cícico desde Egipto hasta Gades saliendo por el Mar Rojo y circunnavegando de esta forma completamente el continente africano. En ningún momento habla de la circunnavegación egipcio – fenicia narrada por Heródoto pero no pone en duda la realidad de los otros dos viajes que sí menciona, considerando de esta forma que este tipo de expediciones era perfectamente posible. A ello sin duda debió contribuir el hecho de que su idea sobre las dimensiones de Libia era incorrecta al considerarla mucho más pequeña de lo que es en realidad tal y como puede verse en el mapa de más abajo.

“[...] Pero Hanón, un cartaginés, enviado por los suyos para explorarlo, una vez que franqueó la boca del océano y recorrió gran parte de ella, había referido que no le había faltado mar sino víveres, y cierto Eudoxo, en los tiempos de nuestros abuelos, al huir de Látiro, rey de Alejandría, tras subir por el Golfo Árabe, fue llevado a través de este mar, según asegura Nepote, hasta Gades: por ello hay

algunos aspectos conocidos de esta costa. Hay algunos que desconocían, hasta la llegada de Eudoxo, el fuego y que les gustaba tanto mirarlo que con delectación abrazaban las llamas y ocultaban las brasas en su regazo hasta que les quemaban. Después de éstos, una enorme curvatura de la costa encierra una enorme isla, en la que cuentan que sólo hay mujeres velludas en todo su cuerpo y fértiles por propia voluntad sin la unión de machos, de costumbres tan rudas y feroces hasta tal punto que no se les puede impedir que opongan resistencia aún encadenadas. Esto lo contó Hanón y se puede creer porque trajo las pieles que arrancó a las muertas. Corografía, III, 9, 90 – 93.

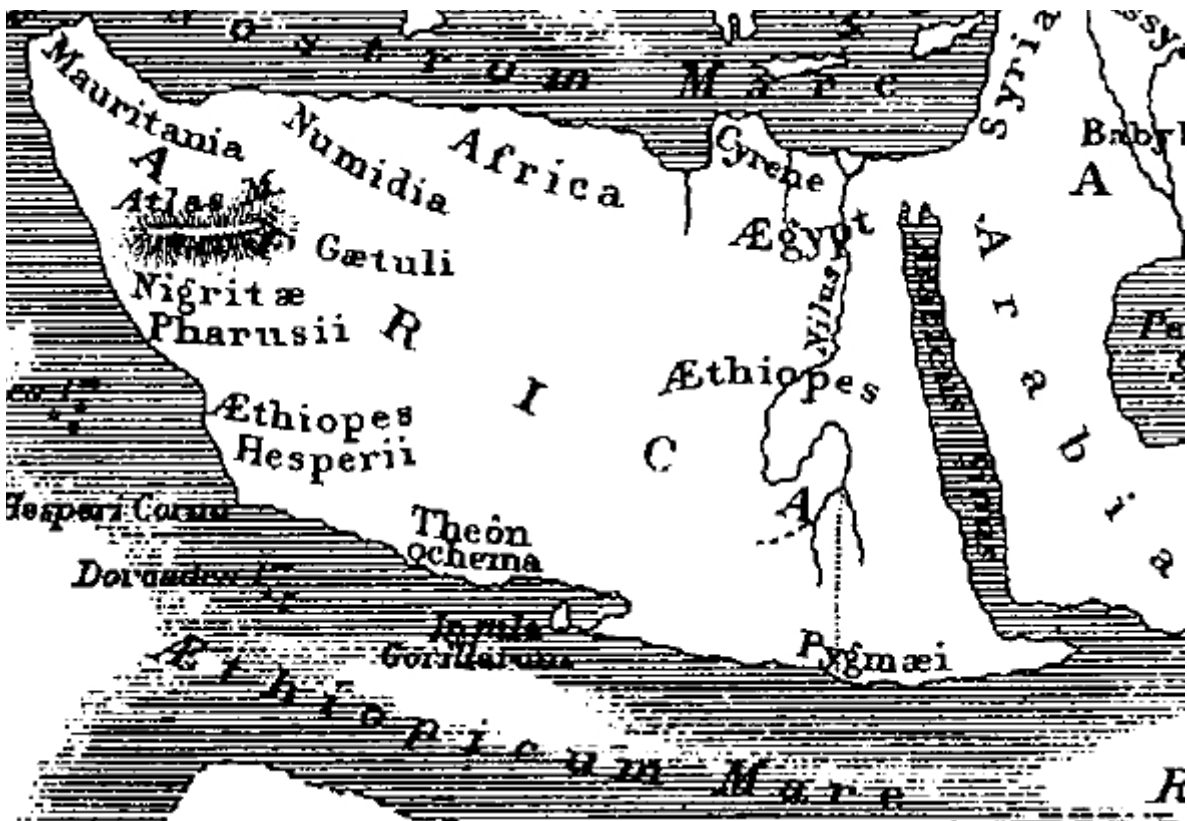


Figura 14: Forma y dimensiones del continente africano según Pomponio Mela.

Plinio el Viejo (23 e. c. - 79 e. c.):

En la línea de Pomponio Mela de afirmar la veracidad de los viajes de circunnavegación a África pero sin mencionar el más antiguo del que tenemos

noticia, el promovido presuntamente por Neco II, se sitúa el gran naturalista romano. En su obra se hace igualmente eco de varias expediciones de circunnavegación del continente africano aceptando sin reservas la veracidad de las mismas y pudiéndose destacar de entre ellas las menciones a Eudoxo y al periplo de Hanón. En relación con este último decir que Plinio se equivoca seguramente al atribuir al navegante cartaginés la realización completa del periplo desde la actual Cádiz hasta la Península Arábiga cuando el relato conservado de esta expedición lleva a la mayor parte de la investigación a considerar que, de haberse producido, sólo debió llegar hasta el Golfo de Guinea. Es posible que Plinio no tuviera acceso a la fuente primaria sobre la expedición.

“En la otra dirección desde Gades, por el mismo occidente, gran parte del mar meridional es hoy navegable bordeando Mauritania. Por supuesto que las victorias de Alejandro Magno recorrieron la mayor parte de este mar y del de oriente hasta el golfo de Arabia. Hizo una expedición allá Gayo Cesar, hijo de Augusto, y cuentan que fueron reconocidos restos de naves de naufragos hispanos. Además, cuando Cartago era una potencia pujante, Hannon bordeó la costa desde Gades hasta los confines de Arabia y narró por escrito su periplo, igual que Himilcón, enviado por la misma época para explorar las partes más remotas de Europa”.

“Aparte de esto, Comelio Nepote asegura que en sus tiempos un tal Eudoxo, por escapar del rey Latiro, partió del golfo arábigo arribando a Gades; y también mucho antes que él, Celio Antipatro había visto a uno que había navegado desde Hispania hasta Etiopía para comerciar”. H. N. II, 168 – 169.

“Existieron también unos comentarios de Hannon, jefe cartaginés, a quien, durante el máximo esplendor del imperio púnico, se le ordenó explorar el contorno de África; siguiéndole, la mayoría de los autores, griegos y nuestros, han publicado, además de otras noticias, sin duda legendarias, que allí fueron fundadas por él muchas ciudades de las que no queda ni rastro ni el menor

recuerdo". **H.N. V, 1, 8.**

Sobre la expedición en la que tomó parte Polibio:

"Mientras Escipión Emiliano llevaba a cabo su campaña en África, Polibio, el escritor de Anales, habiendo realizado un periplo con una flota recibida de aquél para explorar ese contorno, publicó que desde esta montaña hasta el ocaso hay bosques llenos de las fieras que engendra África; que hasta el río Anatis hay cuatrocientos noventa y seis mil pasos, y desde éste a Lixo, doscientos cinco mil".

H.N. V, 1, 9 -10.

Parafraseando a Éforo de Cime:

Frente al Golfo Pérsico hay una isla, que se llama Cerne y que mira a Etiopía, de la que no constan ni el tamaño ni la distancia que la separa del continente: se dice que la ocupan

solamente poblaciones etíopes.

Eforo da testimonio de que los que navegan hacia ella desde el mar Rojo no pueden, a causa del calor, avanzar mas allá de ciertas <<columnas>> —así se denominan unos islotes. **H. N. VI, 31.**

Claudio Ptolomeo (90 / 100 - 168 e. c.):

El más insigne geógrafo de la antigüedad no se refiere hasta donde sabemos en ninguna de sus obras a la empresa de circunnavegación de Libia pero teniendo en cuenta sus tesis sobre la forma del orbe es evidente que si conoció la obra de Heródoto y esta historia en concreto, debió rechazar de plano su autenticidad puesto que según su concepción del mundo los continentes de África y Asia no estaban separados sino unidos por tierra al avanzar hacia latitudes meridionales, y los Océanos Índico y Atlántico no llegaban a unirse en ningún momento siendo el primero de ellos un mar cerrado, con lo cual la circunnavegación africana era sencillamente imposible.

“(Etiopía) Al oeste y el sur limita con una tierra desconocida. Al este con el Golfo Barbárico (Océano Índico) llamado Mar Breve que se extiende desde el Cabo Rpto (Cabo Formosa) hasta el Cabo Brasso (Cabo Delgado) al que sigue una tierra desconocida”. **Cosmografía, IX.**



Lámina VII: Reconstrucción cartográfica del orbe según los presupuestos geográficos de Claudio Ptolomeo. Realizada por Johannes de Armshein en 1482.

(www.geographos.com)

3. 4. 1. 2. Historiografía moderna.

Seguidamente se consignarán las opiniones de aquellos investigadores modernos que se han ocupado sobre la cuestión de la veracidad histórica de la circunnavegación egipcio – fenicia al continente africano relatada por Heródoto. Como afirman Mederos y Escribano y se verá a continuación la mayoría de autores consideran probada la historicidad del hecho gracias al único aspecto del que parece dudar Heródoto, el de que durante una parte del periplo los marinos que protagonizaron el mismo pudieran ver el Sol a la derecha de sus embarcaciones. Sin embargo no faltan las opiniones en contra que ven el periplo de circunnavegación como muy improbable o simplemente como un relato

fantástico. Finalmente hay igualmente autores que prefieren adoptar una postura intermedia afirmando que el viaje pudo producirse aunque no sea posible asegurarlo (141s.). Por este motivo la relación de dichas opiniones se organizará en tres conjuntos: las favorables, las contrarias y las que adoptan una posición de prudencia ante el problema; a su vez cada uno de estos grupos se organiza en orden cronológico exponiendo las diferentes posturas académicas de más antiguas a más modernas.

– **Opiniones favorables:**

- **J. Rennell** afirma que no hay por qué dudar de la veracidad histórica de la circunnavegación si se tienen en cuenta las posibilidades náuticas de las embarcaciones de la época y sobre todo la puntualización de haber visto el Sol a la derecha durante la navegación. Al igual que no se discuten otros viajes antiguos similares en duración y dificultad como el de Hanon o el de Eudoxo de Cícico no hay motivos para dudar del relatado por Heródoto, no debiéndose por este motivo calificar éste de mero cuento (1830, 353, 407 y 408).
- **J. Talboys Wheeler** cree igualmente que la expedición enviada por Neco se llevó a cabo realmente. No obstante aclara que la mención de haber tenido el sol a la derecha durante parte del viaje no es en modo alguno prueba de ello puesto que era un fenómeno visible en determinadas épocas del año ya en una latitud sólo un poco más al sur del Estrecho de Bab – el – Mandeb. Esto sin embargo no es prueba de que el periplo no se produjera, al igual que tampoco lo sería el fracaso del medo Sataspes cuando intentó cumplir el mismo empeño algo más tarde ya que éste realizó su viaje navegando con un rumbo contrario al de los fenicios mandados por Neco, teniendo muchas más dificultades que éstos para llegar a destino por dicho motivo (1859, 344).
- **A. Blázquez y Delgado – Aguilera:** acepta sin reservas la historia del viaje ordenado por Neco citando igualmente como argumento decisivo

el dato sobre el sol a la derecha y aventurando la posibilidad de que un par de topónimos, en concreto Chemnis y Abyla, tengan su origen en la expedición (1921, 406).

- **J. Casariego:** afirma que la crítica más exigente no puede poner reparos a la certeza histórica del relato de Heródoto. Igualmente incide en el aspecto que más dudas suscita en el historiador de Halicarnaso, el fenómeno astronómico, insistiendo en que es el factor que mejor sirve a la ciencia moderna para sostener de forma rotunda la certeza histórica del hecho (1949, 33 – 34).
- **J. Maluquer de Motes:** hace relación de las objeciones más importantes que tradicionalmente se han puesto para aceptar que el viaje fuera real aunque llega a la conclusión personal de que en realidad puede aceptarse la veracidad del mismo teniendo en cuenta que ninguna de ellas es insalvable (1950, 67).
- **P. Bosch Gimpera:** no duda en asumir la realidad histórica de esta expedición y de su culminación considerando incluso que los viajes de circunnavegación al continente africano en la época antigua acabaron quizás siendo algo habitual de la mano de los marinos de Cádiz (1952, 28).
- **D. B. Harden:** considera que el dato ofrecido por Heródoto sobre el fenómeno astronómico del Sol a la derecha es prueba evidente de que éste realmente debió producirse (1962, 202).
- **R. Mauny:** piensa que la mención sobre haber visto el sol a la derecha de las naves durante parte del periplo es prueba demostrativa suficiente para aceptar la veracidad del mismo. Las importantes dificultades que debieron tener los expedicionarios a la hora de remontar la costa atlántica africana hacia el norte a partir del actual Senegal, motivadas por los constantes vientos y corrientes contrarias, pudieron solventarse navegando a fuerza de remos en trayectos cortos o mediante la

realización de una parte del trayecto por tierra y consiguiendo embarcaciones nuevas cuando las condiciones náuticas fueran más favorables⁴².

- **C. Schrader:** opina que a pesar del escepticismo de los autores antiguos la información sobre la circunnavegación debe tenerse por cierta resultando muy verosímiles todos los detalles ofrecidos por Heródoto al noticiar el mismo (1977, 321s. n. 183).
- **P. Villalba y Varneda:** coincide en que la mención de haber tenido el Sol a la derecha hace creíble el relato de la circunnavegación ordenada por Neco II (1985, 44 y 45).
- **F. Presedo Velo:** en su estudio sobre la dinastía Saíta acepta sin problemas la veracidad del relato de Heródoto sobre la expedición alrededor del continente africano, afirmando que es una prueba más del interés de Neco por los asuntos del mar (1989, 43).
- **S. Jorge Godoy:** afirma que a pesar de las opiniones en contra lo que sabemos sobre navegación en la época del viaje nos permite creer sin problemas que éste pudo realizarse, no existiendo en el relato de Heródoto ningún elemento fantástico o imposible que invalide la historicidad del mismo. Por otro lado el fenómeno de haber tenido el Sol a la derecha durante parte del viaje es prueba principal de que éste se produjo realmente. Considera posible además que el periplo ordenado por Neco debió ser el primero en ofrecer noticias sobre las Islas Canarias que luego transmitirían en Mogador y Lixus y que darían lugar a expediciones de exploración fenicias hacia el archipiélago (1996, 65 - 67).
- **E. Gozalbes Cravioto:** está convencido de la veracidad del viaje afirmando que la mención a la observación del Sol a la derecha durante el mismo dota de completa credibilidad al mismo y es fundamental para

42 Mauny, R. "Le périple de l'afrique para les phéniciens de Nechao". *Archeologia*, 96, pp. 44 – 5. Citado por Mederos y Escribano (2004, 141s.)

considerarlo auténtico (2000, 16; 2003, 56).

- **F. Prados Martínez:** no duda sobre la realidad de la expedición ordenada por Neco afirmando que su objetivo sería la búsqueda de nuevos mercados y fuentes de obtención de recursos (2001, 6 n. 4).
 - **A. Santana y T. Arcos:** aceptan la veracidad del intento de circunnavegación ordenado por Neco y de otros de los que tenemos noticia afirmando que en realidad los fenicios ya contorneaban el continente africano de forma habitual en sus navegaciones hacia el 1100 a. e. c., y que sería precisamente la tradición legendaria derivada de estos periplos la que llevaría a la realización de intentos posteriores como los de Neco, Sataspes y otros (2002, 48).
 - **N. Grimal:** considera que la exitosa culminación de la expedición alrededor de África fue sin duda uno de los principales logros del reinado de Neco II, de forma que no pone en duda en ningún momento que ésta se produjera realmente (2004, 392).
 - **S. Medas:** afirma que a pesar de las grandes dificultades que estribaba una empresa de este tipo con los medios materiales disponibles en la época antigua, su realización no era en modo alguno imposible. A pesar de que se muestra partidario de la realidad del relato de Heródoto este autor incide especialmente en el análisis de la cuestión de haber tenido los navegantes el Sol a la derecha durante el periplo, haciendo un estudio pormenorizado del mismo para llegar a la conclusión de que no supone una prueba definitiva de que el viaje pudo haber sido una realidad ya que podría responder a una especulación teórico - geográfica de Heródoto que serviría a éste para demostrar su tesis sobre la forma del continente africano (2008, 145; 156ss.).
- **Opiniones contrarias:**
- **A. B. Lloyd:** niega el hecho histórico de la circunnavegación afirmando la imposibilidad del motivo aducido por Heródoto para que

ésta se realizara, esto es, una supuesta inquietud de carácter científico por parte del faraón Neco II que para el autor es completamente inverosímil. En su opinión no existen evidencias internas que lleven a aceptar la veracidad del relato herodoteo y sí grandes inconvenientes para considerarlo real; el origen del mismo podría ser una fuente interesada en exaltar el nacionalismo egipcio en una época, la del historiador de Halicarnaso, en la que la independencia política del país del Nilo se había perdido a manos del imperialismo persa. El hecho de que se mencione la fracasada expedición del medo Sataspes justo a continuación de la promovida por el faraón egipcio podría apoyar esta hipótesis. Igualmente Lloyd apunta otra posible opción para explicar la presencia de un relato falso dentro de la obra de Heródoto; se trataría de responder a uno de los problemas geográficos que más preocupaban a los geógrafos griegos de la época de Heródoto, el del número, forma y dimensiones de los continentes. Se atribuye a un pueblo de gran tradición y sabiduría como el egipcio, y dentro de éste a su principal representante, un faraón especialmente vinculado con el mundo griego, la resolución de una parte del mismo, el relacionado con la peninsularidad del continente libio, algo de lo que ya existen precedentes dentro de la obra de Heródoto⁴³(1977, 148ss.).

- **F. López Pardo:** en su opinión es posible que la expedición se produjera realmente pero muy difícil que llegara a completar la circunnavegación. Por un lado las escalas de aprovisionamiento de las que habla Heródoto limitarían de forma decisiva el tiempo real de navegación para culminar el periplo; por otro lado el derrotero escogido según este autor era precisamente el menos practicable

43 En la obra de Heródoto se atribuye a Psamético I la resolución de dos importantes cuestiones científicas de la antigüedad, en concreto cuál fue el pueblo más antiguo (II, 2) y dónde se encontraban las fuentes del Nilo (II, 28).

debido a factores adversos como las corrientes contrarias del Canal de Mozambique y del Cabo de Agulhas, así como los constantes vientos y corrientes de componente norte de la costa sahariana. Finalmente este autor afirma siguiendo a J. Desanges que el dato de tener el Sol a la derecha durante el viaje no es en modo alguno decisivo para sostener la veracidad de la expedición puesto que este fenómeno era conocido para los antiguos egipcios desde el Imperio Antiguo cuando fueron alcanzadas las cataratas del Alto Nilo siendo ya visible en la latitud en la que se encuentran éstas (2000, 59s.).

- **L. A. García Moreno:** Coincide con el anterior al seguir a Desanges para descartar la mención a la circunstancia astronómica del Sol como la prueba irrefutable que otros han querido ver para demostrar la historicidad del viaje. Al margen de lo ya expuesto sobre que dicho fenómeno debían conocerlo los egipcios desde sus expediciones por la Alta Nubia existe la posibilidad de que responda a una especulación teórica de Heródoto, al asumir éste la idea, muy extendida entre los geógrafos de la antigua Grecia, de que en los extremos del mundo debían producirse fenómenos astronómicos contrarios a los normales como era este de tener la sombra del sol al sur y el sol al norte (1992, 70).
- **M. Albadalejo:** en opinión de este autor el mundo antiguo no pudo en ningún caso haber conocido con los medios materiales de que se disponía por entonces una circunnavegación al continente africano, y menos aún en sentido Oeste – Este, por mucho que algunos autores clásicos consideraran que se había logrado (2007, 248).
- **Opiniones de naturaleza intermedia:**
 - **M. Cary y E. H. Warmington:** tras examinar de forma pormenorizada los pros y contras de la posible veracidad histórica de la expedición los autores llegan a la conclusión de que si bien el viaje se habría podido

hacer con los medios materiales disponibles en la época de Neco, nadie ha podido probar, con los datos de que disponemos sobre el mismo, que éste en verdad se realizara. En su opinión la historicidad del hecho no se puede demostrar con absoluta certeza lo que no significa por otro lado que deba negarse sin más la realidad del relato de Heródoto. Afirman finalmente que existe bastante certidumbre de que los fenicios fueran enviados por Neco con el objeto de circunnavegar África y que al menos navegaran hasta el hemisferio sur. (1929, 88 – 94).

- **J. O. Thomson:** sostiene que si bien el viaje pudo realizarse con los medios existentes en la época ya que el litoral africano es bastante favorable para la navegación de cabotaje en barcos pequeños como los que utilizaban los fenicios, el rumbo escogido de este a oeste era el más favorable para tener éxito en el empeño y era factible llevar a término éste en el tiempo que Heródoto consigna para completar la circunnavegación lo cierto es que se detectan algunos aspectos que pueden hacer dudar sobre la veracidad del viaje: en primer lugar el motivo que según Heródoto habría movido a Neco a promoverlo es absurdo, y el detalle de haber tenido el sol a la derecha no es en modo alguno concluyente puesto que más que a una observación real su origen podría ser una construcción ficticia. En definitiva el autor considera que las evidencias existentes sobre la expedición y su éxito son demasiado escasas como para aceptar los mismos y que de hecho éste no sólo no está probado sino que además es muy improbable que realmente se produjera (72, 1948).
- **P. Jani:** coincide con los anteriores al afirmar que no se puede llegar a una conclusión segura sobre la veracidad de la circunnavegación. Para él la discusión sobre argumentos a favor y en contra de la misma repetida por diferentes autores es estéril y no conduce a nada con la información que tenemos sobre la cuestión. En su opinión estamos ante

un hecho bastante incierto que en ningún caso queda demostrado por la mención al fenómeno astronómico de haber tenido el sol a la derecha de los barcos. En efecto y según afirma se pueden encontrar en las obras de los autores clásicos numerosos ejemplos similares a éste en el que se introducen de forma espuria informaciones de fenómenos astronómicos en lugares lejanos que supuestamente procedían de relatos de viajes (1978, 87ss.).

- **J. A. García González:** considera que no hay argumentos lo bastante definitivos que puedan demostrar o negar la realidad del viaje. Según él si bien es cierto que un viaje así era viable en la época en la que presuntamente se realizó tal y como ha logrado demostrar la arqueología experimental, y que Heródoto en ningún momento parece dudar de su veracidad esto no implica que se produjera realmente (2012, 257).

3. 4. 2. Argumentos a favor y en contra de la historicidad del viaje de circunnavegación.

Desde que empezara a ocuparse de la noticia sobre la circunnavegación ordenada por Neco presente en la obra de Heródoto la investigación histórica ha llamado la atención una y otra vez sobre una serie de hechos y factores relacionados con la misma que en principio pueden servir para determinar si dicha gesta se produjo realmente o bien estamos ante un mero invento surgido en la antigüedad, o que cuando menos nos pueden ayudar a establecer si este viaje de exploración pudo hacerse en la época señalada o era simplemente imposible llevarlo a término con los medios de que disponían las gentes que vivieron en la misma. A continuación se hará una exposición de los principales argumentos esgrimidos a lo largo del tiempo por los autores que han tratado este tema para afirmar o desmentir la realidad del viaje de circunnavegación al continente

africano, con el objetivo final de intentar llegar a una conclusión válida sobre dicha cuestión; al tratarse aquí de desmentir o confirmar la afirmación positiva de una fuente histórica se empezarán a consignar los argumentos en contra, señalándose a continuación, cuando exista la posibilidad de ello, los argumentos favorables que intentan contrarrestar a los primeros.

- ¿Cómo es posible que sólo Heródoto consigne un hecho de esa importancia y sea la única fuente de información que tengamos sobre el mismo?

En efecto es llamativo que una hazaña como la que nos ocupa no tuviera mayor repercusión y que no llegara a conocimiento ni se hicieran eco de la misma otros autores griegos de manera independiente a Heródoto (Maluquer de Motes, 1950, 66), al igual que puede parecer extraño que no contemos con ninguna mención del hecho en fuentes egipcias cuando poseemos de la civilización egipcia una más que relevante literatura de viajes que se ocupó de gestas de menor significación que ésta, así como fuentes arqueológicas en forma sobre todo de relieves conmemorativos que narran como se vio más arriba empresas comerciales y exploratorias promovidas por diversos monarcas.

Para responder a estas cuestiones se han esgrimido diferentes argumentos como por ejemplo el de que sin duda los fenicios que protagonizaron el viaje nunca debieron publicar un informe detallado de su experiencia (Cary y Warmington, 1929, 90), lo que está en conexión con su consabido secretismo, heredado luego por los cartagineses, en todo lo que tenía que ver con los viajes de exploración por aguas desconocidas y la apertura de nuevas rutas comerciales (Talboys Wheeler, 1854, 345); este último factor puede ser considerado la causa principal de que las informaciones que se conservan sobre los mismos, de carácter indirecto, cuenten con pocos detalles realmente prácticos sobre navegación y sean frecuentes en ellos las alusiones falsas a grandes riesgos como monstruos marinos... etc., que no tendrían más que un carácter disuasorio hacia otros pueblos para tratar de asegurarse el monopolio en la explotación

comercial de las costas por las que transitaban. Afirman por otro lado los autores mencionados que quizás los expedicionarios no entregaran siquiera al faraón Neco el relato de la expedición, si bien como ya se dijo resulta difícil creer que, si la expedición realmente se llevó a cabo, no participaran en la misma oficiales egipcios de la confianza del faraón. Otras explicaciones señaladas por Cary y Warmington son en primer lugar que si el viaje se produjo en los años finales del reinado de Neco, quizás éste ya hubiera fallecido cuando los expedicionarios regresaron a Egipto y que su sucesor Psamético II no demandara a éstos el informe del viaje que por ello ni siquiera llegaría a redactarse; o bien que los que murieran durante el trayecto fueran el líder o el encargado de redactar la crónica del periplo lo que habría tenido el mismo efecto que la circunstancia anterior. Por otro lado no debe resultar extraño que otros autores clásicos no llegaran a tener conocimiento directo del hecho puesto que, en primer lugar, no fueron tantos los que se preocuparon en la antigüedad de la historia y la geografía de Libia y de entre ellos y por lo que sabemos fueron aún menos los que viajaron en persona hasta el país del Nilo. Además no sería ésta la primera vez según afirma J. Rennell que un descubrimiento geográfico fruto de un viaje de exploración se hubiera quedado sin repercusión cayendo en el olvido durante siglos (1830, 402). Finalmente en lo que se refiere a la extraña ausencia de fuentes egipcias tanto literarias como arqueológicas que informen del hecho, se puede argüir en primer lugar que la mayor parte de los relatos de viajes que se conservan pertenecen a épocas anteriores de la historia egipcia al período saíta, quizás porque las turbulencias políticas que condujeron al fin del Imperio Nuevo y se prolongaron durante la mayor parte de la denominada Baja Época en la que se inserta aquél supusieron un freno para los viajes al exterior que servían de base a dichos relatos, viajes además que no protagonizarían ya marineros egipcios sino mercenarios o pueblos vasallos como por ejemplo y sobre todo el fenicio (Maluquer de Motes, 1950, 46s.). Por otro lado es interesante señalar que la investigación parece haber detectado un proceso de *damnatio memoriae* contra el

faraón Neco II protagonizado al parecer y por causas que desconocemos por su hijo Psamético II (Grimal, 2004, 393) y que se evidencia en algunos indicios de destrucción de relieves decorativos de edificios construidos por orden de Neco II, lo que explicaría de forma solvente la ausencia de fuentes arqueológicas que narren una gesta de la que sin duda su promotor debió sentirse orgulloso y cuyo recuerdo tuvo que desear conservar para la posteridad.

- ¿Por qué la narración de Heródoto sobre el periplo alrededor de África, si éste de verdad se produjo, no ofrece más detalles sobre el mismo, sobre lo observado en cada lugar y las experiencias vividas por los expedicionarios durante el trayecto cuando el tenor general de la obra de Heródoto es el contrario?

En efecto puede observarse en la extensa obra herodotea un frecuente y gran interés por los detalles, lo anecdótico y llamativo así como una evidente querencia a hacer largas digresiones y detenerse en cuestiones de índole secundaria al hilo central de su narración. ¿Por qué entonces es su noticia sobre la circunnavegación tan escueta y renuncia a exponer aspectos que sin duda debieron ser del interés del autor y sus potenciales lectores al tratar sobre territorios y gentes absolutamente desconocidos en el mundo griego de su tiempo? Nada se nos dice como ya se vio más arriba sobre cómo eran las tierras recorridas ni de los accidentes geográficos costeros más reseñables, así como tampoco transmite dato alguno sobre cuestiones de índole práctico para el viaje como los regímenes de vientos y corrientes marinas de cada lugar, los puntos de la costa donde se llevaron a cabo las escalas durante el viaje u otros utilizables y ni siquiera como ya se apuntó el nombre del líder de la expedición. Igualmente se observa un mutismo absoluto sobre las personas que habitaban las costas africanas y con las que los expedicionarios debieron entrar en contacto, y no se detallan ni sus formas de organización política y social, ni sus costumbres, ni el nombre de sus gobernantes ni cualquier otra cuestión similar que suele ser objeto

de atención por parte de Heródoto en las descripciones de otras partes del mundo, y de las zonas mejor conocidas de la propia Libia que ofrece en su obra.

La respuesta a todo esto es evidente y ya se ofreció más arriba y no es otra que el hecho simple de que Heródoto transmite en su obra toda la información que recibe de su fuente o fuentes ya fueran éstas de origen egipcio o fenicio. Aunque sin duda una noticia de índole tan excepcional que abría de hecho enormes posibilidades de conocimiento sobre latitudes ignotas debió despertar de inmediato su interés y motivar indagaciones posteriores para tratar de aumentar el caudal de datos sobre la misma está claro que lo que puso por escrito en su obra es seguramente todo lo que consiguió recopilar, no desechando siquiera nada como improbable o fabuloso ya que en su obra lo habitual es que, como hace de hecho en el mismo fragmento en que habla sobre la circunnavegación con la cuestión del sol a la derecha, se haga eco de informaciones de ese tipo dejando claro su escepticismo sobre las mismas. El hecho de que el bagaje de su investigación sobre la cuestión fuera así de escaso puede ser desde luego sospechoso y nos puede hacer dudar sobre la veracidad de la noticia que nos proporciona Heródoto pero las posibles explicaciones a esta cuestión ya se han expuesto en parte en la respuesta a la pregunta anterior, y además hay que tener en cuenta que habían pasado mas de ciento cincuenta años desde la época de Neco y la expedición cuando Heródoto llegó a Egipto y se puso presuntamente a investigar sobre el tema; en el transcurso de ese tiempo es al menos posible que se conservara la noticia del acontecimiento por medio de la tradición oral con algunos de los escasos detalles que habrían trascendido sobre la misma desde un primer momento por los motivos que ya se han visto, y que se olvidaran incluso algunos otros lo que daría como resultado final la información breve, insatisfactoria y a todas luces insuficiente para cualquier interesado en la cuestión, empezando sin duda por el propio Heródoto, que éste último nos ha brindado en su obra.

- ¿Por qué si el viaje de circunnavegación se realizó no mejoraron los conocimientos geográficos griegos a nivel general y concretos sobre Libia y se mantuvo una imagen errónea e incompleta de ésta?

Resulta a primera vista llamativo que los filósofos de la escuela jonia responsables del inicio de la geografía como disciplina científica a partir del S. VI a. e. c., sólo unas décadas después de que presuntamente se produjera la circunnavegación, no llegaran a tener noticia alguna de esta expedición ni de los resultados que necesariamente debieron derivarse de la misma bajo la forma de un concepto más real sobre la geografía africana, sobre la existencia y ubicación de lugares llamativos como las Islas Canarias, así como de aspectos de carácter astronómico como la desaparición de la Osa Mayor y la Estrella Polar en el horizonte en un momento determinado al avanzar hacia el sur. Y de la misma forma resulta cuando menos extraño que cuando Heródoto visitó Egipto más de un siglo y medio después sí que llegara a enterarse del hecho del que nos informa en su obra y que no había llegado a oídos de sus predecesores, a pesar de lo cual su propia descripción de Libia adolece del mismo modo de errores y lagunas de gran importancia.

Sin embargo si se analiza atentamente la cuestión ubicándola en su contexto temporal puede verse que el hecho en sí es cuando menos explicable. En primer lugar hay que decir que ni los egipcios ni los fenicios desarrollaron nada parecido a una disciplina científica afín a la geografía. Ni siquiera los segundos siempre dedicados al comercio y preocupados por este motivo de explorar y abrir nuevas rutas comerciales se preocuparon nunca que sepamos por sistematizar y publicar los conocimientos y experiencias adquiridos durante sus viajes por los motivos antes aducidos, guardándose antes bien aquellos de forma celosa para sí mismos siempre con la intención de reservarse en exclusiva su aprovechamiento a nivel práctico. De esta forma los primeros geógrafos de la escuela jonia que, a diferencia de Heródoto y por lo que sabemos nunca pisaron suelo egipcio, difícilmente pudieron tener noticia de la expedición en una época en la que, por

motivos obvios, la información fluía de forma mucho más lenta y difícil y las distancias entre los diferentes lugares eran mucho más largas que hoy en día. Evidentemente y como se ha visto existían intensos contactos comerciales y culturales entre Egipto y el mundo griego pero una noticia de esta índole, vinculada no con cuestiones políticas o de aprovechamiento económico sino más bien con las preocupaciones científicas no sería objeto de interés para la mayoría de las gentes en aquel tiempo de forma que su transmisión a lugares lejanos sería igualmente más complicada que las de otra naturaleza. Prueba de ello es de hecho que en las obras de algunos de los geógrafos más importantes de la antigüedad posteriores a Heródoto y a la publicación de la obra de éste hasta incluso de época romana, se ignore como se ha visto la noticia de la circunnavegación y no se haga alusión alguna a la misma, manteniéndose de hecho durante siglos una imagen totalmente distorsionada, incompleta e irreal de la geografía africana. Además este silencio por parte de las fuentes posteriores queda igualmente explicado si tenemos en cuenta que como afirman Mederos y Escribano (2004, 146) Heródoto fue el último autor griego de importancia que se preocupó de las tierras de la Libia Meridional hasta el período helenístico, y en ese intervalo de tiempo es fácil que la noticia al no ser objeto de interés para otros investigadores quedara en parte olvidada. Por otro lado los incompletos e inexactos conocimientos que Heródoto muestra en su obra sobre la geografía africana se explican fácilmente: el historiador de Halicarnaso consignó en su obra sólo aquellas informaciones que llegaron a sus oídos y que consideró fiables y merecedoras de ser publicadas, lo que no le alcanzó más que para esa visión errónea de África que ofrece en la misma. Como dice Jorge Godoy su relato procede directamente de una fuente oral y no de un diario de a bordo en el que quedarán consignados todos los detalles de la navegación (1996, 66). Finalmente y respecto al silencio en la noticia de Heródoto sobre las observaciones astronómicas de evidente relevancia ya señaladas, Cary y Warmington aportan la explicación de que para los egipcios, si éstos fueron los informadores de

Heródoto, el Sol siempre fue mucho más importante que las estrellas y por ello harían hincapié en la información sobre éste a la hora de transmitir su información (1929, 90).

- El motivo atribuido al faraón Neco II por Heródoto para promover y financiar el viaje es muy improbable y difícilmente puede sostenerse como auténtico.

Ciertamente y como afirma A. B. Lloyd es bastante insólito que un faraón egipcio del S. VII a. e. c. decidiera enviar una expedición de este tipo y asumir el nada desdeñable coste que una empresa de esta naturaleza debía tener sólo por satisfacer una curiosidad meramente científica. Si bien es cierto como se vio más arriba que la dinastía saíta promovió un renacimiento cultural en Egipto y que Neco fue un faraón de fuerte personalidad y mentalidad innovadora como demuestran sus otros proyectos y acciones de gobierno la realidad es que seguramente algo así ni siquiera tendría cabida dentro de los procesos mentales de un monarca egipcio de una época en la que, no olvidemos, la ciencia geográfica y las inquietudes intelectuales que hicieron surgir ésta aún no existían y menos aún en Egipto, siendo de esta forma muy poco factible desde un punto de vista psicológico que el motivo señalado por Heródoto para que aquél enviara la expedición fuera la verdadera causa motivante de la misma (1977, 150).

No obstante que Heródoto se equivoque a la hora de señalar dicha causa atribuyendo al faraón una inquietud y una motivación que no se corresponde con la realidad no quiere decir que la empresa de circunnavegación no llegara realmente a acometerse. Como ya se vio más arriba la mayoría de autores que se han ocupado de este tema y aceptan el relato herodoteo señalan motivos de tipo político, económico y comercial que sí son más que plausibles para la mentalidad de un faraón de Egipto, y más aún de uno como Neco que tanta inquietud demostró durante su reinado por la política exterior y el dominio del mar. Quizás Heródoto cometa el error de atribuirle un motivo equivocado primero porque su

fueron capaces de proporcionar el dato en cuestión y en segundo lugar porque precisamente para él sí que era la cuestión geográfica y el deseo de demostrar la veracidad de su teoría sobre la forma peninsular de Libia la motivación clave a la hora de hacerse eco en su obra de esta historia; no era ésta la primera vez de hecho y como se ha visto antes que en la obra herodotea se atribuía a la erudición egipcia personificada en los faraones, debido quizás a la mística otorgada desde antiguo en la mentalidad griega a la figura del gobernante como se puede ver en personajes como Solón o Licurgo, la resolución de un problema geográfico (Lloyd, 1977, 153; Mederos y Escribano, 2004, 145).

- El hecho de que la empresa fuera llevada a término según el relato por marinos fenicios y no de otro pueblo, cuando además respondía a una iniciativa egipcia puede despertar la sospecha de que se recurrió a un lugar común, el del pueblo fenicio como marinos por antonomasia del mundo antiguo, con la intención evidente de dar verosimilitud al relato.

Esta posibilidad es apuntada por Maluquer de Motes (1950, 66) y afirmada sin margen de duda por A. B. Lloyd (1977, 152). Según la hipótesis de este último ya apuntada más arriba el núcleo central de la noticia de la circunnavegación sería un invento pergeñado en el país del Nilo que respondería a los intereses del nacionalismo egipcio frente a la invasión persa, siendo completado y adornado luego con detalles como el del recurso a navegantes fenicios por parte del faraón egipcio promotor de la expedición. La elección en este sentido era obvia por el gran prestigio de éstos en todo lo relacionado con los viajes por mar y más aún si estaban operando en el Mar Rojo desde el puerto de Ezion Geber cuando nació la tradición.

A pesar de que en efecto pueda resultar sospechoso por lo que de conveniente tiene el protagonismo fenicio en la realización material del viaje hay que decir que esto no prueba en modo alguno que la noticia de la circunnavegación fuera un simple engaño. Como ya se ha visto la tradición

marinera egipcia fuera del río Nilo y en mar abierto se reducía al tránsito por el Mar Rojo y a contactos con las zonas más próximas del Mediterráneo Oriental como Fenicia o Siria, y si un faraón egipcio se planteó alguna vez organizar una expedición de esta naturaleza lo lógico es que buscara ayuda entre quienes mejor podían servir a sus propósitos, los navegantes más avezados, intrépidos y los que más lejos habían llegado en sus viajes hasta aquel momento. Es verdad que si la expedición se produjo realmente Neco podría haber recurrido para conducirla a buen fin al otro gran pueblo marino de la antigüedad, el griego, cuya presencia en Egipto como hemos visto en la época de la que aquí hablamos era particularmente importante y al que el citado Lloyd atribuye el asesoramiento técnico necesario para la creación de la nueva flota de guerra egipcia que Heródoto menciona en época de Neco; sin embargo hay que recordar que la presencia fenicia en el país del Nilo y los contactos político – económicos de este faraón con las ciudades de dicho pueblo eran igualmente importantes y a la hora de tener que escoger los marinos fenicios contaban con la evidente ventaja de poseer una importante experiencia en la navegación por el Mar Rojo y el litoral atlántico africano de la que los griegos carecían totalmente.

- La mención de que los expedicionarios hubieran tenido el sol a la derecha durante parte del trayecto no es en realidad una prueba de que la circunnavegación se llevara a cabo.

Mucho se ha escrito sobre este aspecto del relato de Heródoto sobre la circunnavegación ya que a menudo y como se dijo anteriormente se ha esgrimido como argumento clave para demostrar la autenticidad de aquél, siendo de hecho aceptada la misma por buena parte de la investigación precisamente en base a dicho factor. Sin embargo y como también se apuntó en su momento no han faltado voces que contradicen dicho extremo al afirmar que este dato en ningún caso puede ofrecer certidumbre alguna por diversos motivos. Examinando en detalle la cuestión hay que decir que todavía hoy algunos autores que creen en la

veracidad del periplo siguen proponiendo la explicación más simple y obvia del fenómeno como prueba de éste: al amanecer el sol estaría a la izquierda de las embarcaciones de la expedición cuando éstas navegaban rumbo al sur por la costa oriental de África mientras que al doblar el Cabo de Buena Esperanza pasaría a levantarse cada día por la derecha (Gozalbes Cravioto, 2003, 56). Sin embargo otros autores que igualmente esgrimen este factor como indicio probatorio no aceptan una explicación así de evidente ya que consideran que ello supondría calificar a Heródoto de excesivamente ingenuo y además no quedaría justificado el escepticismo mostrado por éste respecto al fenómeno en su relato. Estos autores afirman que no se está hablando aquí del sol del amanecer sino del de mediodía que varía su posición en el cielo según la latitud a la que se encuentre el observador. En el hemisferio norte a la altura del Mediterráneo la posición del sol en su cénit queda a la izquierda cuando se navega hacia el oeste, pero al bajar en latitud hacia el sur y llegar al Ecuador llega un momento en que está justo encima de éste y si se avanza más aún en la misma dirección se acabará observando dicho sol de mediodía en el lado derecho (Medas, 2004, 156ss.). De esta forma los expedicionarios habrían observado el fenómeno por completo inusual y nuevo para ellos mientras estaban navegando de este a oeste para bordear el extremo sur de África y pasar del Océano Índico al Atlántico. Las objeciones que se han puesto a esta última opción han sido varias; en primer lugar autores como López Pardo y García Moreno, siguiendo a J. Desanges, afirman que este fenómeno era de sobras conocido en el antiguo Egipto desde el Imperio Nuevo, no siendo necesario llegar al extremo meridional del continente africano para observarlo puesto que, en determinadas épocas del año, bastaba con cruzar el trópico para que fuera visible de manera que los egipcios habrían podido tomar nota del mismo desde sus primeras expediciones terrestres hasta la Alta Nubia (2000, 70), (1993, 59). Por otro lado A. B. Lloyd añade que la propia ciencia geográfica griega en la época de Heródoto estaba en condiciones de suponer, no a través de una comprobación directa pero sí por medio de sus

especulaciones, que este fenómeno debía existir al avanzar lo bastante lejos hacia el sur. El escepticismo mostrado por Heródoto no se referiría de esta forma al hecho en sí mismo sino a la posibilidad de que los expedicionarios hubieran llegado a latitudes lo bastante meridionales como para llegar a observarlo, pues ello estaría en contra de la concepción del autor de Halicarnaso sobre las dimensiones de Libia que como sabemos él estimaba mucho menores de lo que son en realidad (1977, 150). La especulación teórica de la que resultaría esta idea se basaría en primer lugar en la concepción de un mundo dividido en dos hemisferios perfectamente opuestos en el que se daban fenómenos igualmente contrarios, así como en un continente africano de forma triangular o trapezoidal con su lado sur muy extenso en longitud de manera que el recorrido por la supuesta costa meridional del mismo sería casi igual de largo que el Mediterráneo, dándose allí una posición del sol al navegar hacia el oeste opuesta a la que se observaba en este último mar. P. Janni por su parte viene a reforzar esta hipótesis al señalar que en la literatura geográfica antigua hay mucho de construcciones preconcebidas hechas a priori (1978, 113) y que a un nivel más general es muy frecuente en las obras de autores antiguos que se extrapolen datos, hechos y fenómenos conocidos por medio de experiencias previas y diferentes para demostrar la veracidad de una afirmación o una teoría sin que el autor de ésta hubiera podido en verdad ser testigo de ellas, siendo por otro lado en el campo de los fenómenos celestes donde este procedimiento resulta más frecuente. De esta forma podría haber ocurrido que un fenómeno conocido como el de tener el sol a la derecha al navegar hacia el oeste se hubiera añadido al relato de la circunnavegación si no por parte de Heródoto sí por su fuente, no quedando demostrada de esta forma la veracidad histórica de aquella (1978, 89ss).

Se pone en seria duda de esta forma y no sin motivos el principal argumento de aquellos que defienden la veracidad del viaje de circunnavegación. A pesar de ello hay que decir que el hecho de que dicho elemento carezca del

valor probatorio que muchos le han atribuido no significa necesariamente que el relato de la expedición sea falso y deba desecharse sin más; en este caso únicamente quedaría invalidado el peso de la presunta prueba y no el hecho cuya autenticidad trataba de demostrar.

- La duración del viaje indicada por Heródoto es en exceso breve para recorrer una distancia tan extensa.

Más aún si se tiene en cuenta que al tratarse de una navegación de cabotaje en su mayor parte por aguas desconocidas tendrían que avanzar únicamente durante el día y con precaución para evitar el peligro de encallar en bajíos y arrecifes, lentitud que se acentuaría debido a la necesidad de explorar las condiciones de los diferentes puntos del litoral para conocer sus posibilidades y recursos, a los tramos de navegación complicada por vientos y corrientes contrarios y finalmente por las largas escalas de varios meses efectuadas para cosechar según cuenta el propio relato (López Pardo, 2000, 60). Se puede añadir aquí además la afirmación de A. B. Lloyd de que el número tres, igual que el siete, tiene en la literatura antigua un carácter formulístico o típico recurriéndose a menudo a ambos cuando no se conocía la cifra exacta para cuantificar un dato determinado. Esto podría igualmente ser un indicio de que la noticia se construiría a partir de una idea falsa que sería adornada luego con detalles igualmente ficticios (1977, 149).

Sin embargo y como se ha visto más arriba la investigación ha demostrado que a pesar de todo esto los barcos fenicios tenían la capacidad marinera para avanzar a un ritmo lo bastante rápido como para completar la circunnavegación de los miles de kilómetros del litoral africano en menos de tres años, a condición de que iniciaran el viaje en la época idónea y que éste fuera en sentido este – oeste, el más favorable como se ha visto para acometer esta empresa (Cary y Warmington, 1929, 92), (Casariego, 1949, 33 n. 1). Igualmente y como se dijo más arriba la arqueología experimental se ha ocupado de recrear el viaje en las

condiciones en las que supuestamente debió producirse demostrando que la realización de éste es totalmente factible⁴⁴. En cuanto a la hipótesis apuntada por Lloyd habría que recordar que según el texto de Heródoto el viaje se completó “en el transcurso del tercer año” y en ningún momento se dice que durara “tres años” lo que quizás puede debilitar el ya de por sí escaso peso probatorio de dicho indicio.



Lámina VIII: Vista frontal del Pount navegando de circunnavegación.

(archives.conseilculturel-upm.gouv.fr.com)



Lámina IX: El Phoenicia en su viaje durante su periplo.

(<http://www.phoenicia.org.uk/>)

44 En concreto un proyecto de investigadores franceses liderado por A. Gil - Artagnan que a bordo de un barco que recreaba un modelo de barco del antiguo Egipto copiado de los relieves de Deir el Bahari emprendió la circunnavegación saliendo de Suez el 10 de julio de 1988 para llegar a Alejandría dos años, tres meses y cuatro días después de la fecha de partida (García González, 257, n. 31.). Del mismo modo una expedición inglesa bajo la dirección de Philip Beale navegando en el barco Phoenicia, reproducción de un *gaulós* fenicio, logró efectuar unos años después la circunnavegación del continente africano entre agosto de 2008 y octubre de 2010 (<http://www.phoenicia.org.uk/>).

- Es imposible que los expedicionarios pudieran percibir los cambios de estación y la llegada del otoño / invierno al atravesar la zona tropical donde los climas existentes no presentan cambios significativos.

Esto puede verse como un error y una evidencia de la falsedad del relato de Heródoto. ¿Cómo pudieron los viajeros contar que tuvieron que detenerse al llegar el fin del otoño y hacer internadas de varios meses cuando en los climas de la zona intertropical las temperaturas se mantienen en gran medida constantes a lo largo de todo el año?

Para Cary y Warmington este argumento es débil y no se sostiene ya que los tripulantes de los barcos encargados de llevar a término el periplo habrían ido observando gradualmente los cambios en la climatología al avanzar en su viaje, deteniéndose cuando estas condiciones impedían o dificultaban en demasía el avance (1929, 92). Al hablar de otoño Heródoto, que no podía conocer la distribución latitudinal de los climas, debió imaginarse la llegada de mal tiempo como temporales de viento y lluvias análogos a los de latitudes templadas a los que estaba acostumbrado aunque como ya se dijo lo más probable es que las paradas que según el relato efectuaron los expedicionarios debieron producirse en épocas en las que los vientos y corrientes contrarios eran demasiado intensos como para seguir la marcha. Por otro lado ya se dijo igualmente más arriba que según la mayor parte de las reconstrucciones del viaje realizadas por la investigación las dos escalas más aceptadas se habrían producido en zonas de clima mediterráneo: Suráfrica y Marruecos, lo que invalidaría en gran medida este argumento.

- ¿Pudieron los expedicionarios haberse detenido durante meses para sembrar, cultivar y cosechar en lugares desconocidos de la costa africana en las que podían vivir indígenas hostiles y peligrosos?

Investigadores como A. B. Lloyd han llamado la atención sobre este extremo indicando que no hay ningún precedente similar en los anales de la

exploración marítima y que los riesgos al hacer algo así eran demasiado altos como para que dicho procedimiento sea creíble. Para este autor que como se ha visto no cree en la realidad de la circunnavegación el suministro de alimentos era un problema evidente que había que resolver lo que se hizo por medio de la introducción por parte de alguien con mucha imaginación y poco sentido común de una explicación absurda (1977, 153).

Sin embargo otros autores no tienen problemas para aceptar la veracidad de este método de aprovisionamiento indicando que los riesgos de ataques por parte de los indígenas no serían tan grandes ya que los expedicionarios podrían haber explorado previamente las zonas para escoger lugares propicios en los que éstos no existieran (Cary y Warmington, 1929, 92). Por otro lado si como ya se apuntó se cultivaron especies de crecimiento rápido no debieron ser necesarias paradas excesivamente largas para recoger las cosechas que expusieran a los tripulantes durante mucho tiempo a posibles hostilidades.

- Si el viaje se llevó a término ¿Cómo es que no se repitió luego creando una ruta regular que circunvalara el continente africano cuando ya se había demostrado que era factible y por qué posteriores civilizaciones como la romana tampoco lo hicieron?

Cuando se culmina con éxito un viaje de exploración lo más habitual a lo largo de la historia ha sido que esto derivara en la apertura de una nueva ruta de conexión entre el punto de origen y los nuevos territorios descubiertos. Sin embargo esto no ocurrió aquí; en primer lugar los intentos posteriores de circunnavegación del continente africano de que tenemos noticia como el de Sataspes o el de Eudoxo de Cízico fueron en sentido inverso al de la época de Neco, y por otro lado ni egipcios ni fenicios volvieron, hasta donde sabemos ni siquiera de manera puntual, a intentar repetir el trayecto y mucho menos crearon un derrotero de navegación que se convirtiera en habitual a partir de ese momento, no ya para dar la vuelta completa al continente o para conectar al

menos con las zonas de la costa occidental de éste que estaban ya dentro del ámbito de navegación del pueblo fenicio sino que ni siquiera se establecieron contactos comerciales con puntos del litoral oriental africano más allá del Estrecho de Bab el Mandeb.

Sin embargo la respuesta a este argumento es bastante fácil de imaginar y han sido varios los investigadores que han coincidido en que si el viaje no se volvió a repetir y éste no derivó en un derrotero regular se debió a que quedó demostrada la falta de ventajas de tipo económico – comercial y político. La larga duración del viaje, mucho mayor de lo que se habría pensado en un primer momento, los peligros e incertidumbres a que se habrían visto expuestos los expedicionarios durante el trayecto y el no haber encontrado a lo largo de éste lugares con productos de interés para comerciar o explotar hacían de la repetición de esta empresa algo inútil y de nulo interés para la monarquía egipcia y para las ciudades comerciales fenicias. El acceso de éstas hasta las últimas colonias abiertas en el litoral occidental africano era mucho más rápido y corto atravesando el Mediterráneo y por otro lado los productos que se podrían obtener en los diversos puntos del litoral africano meridional como el oro o el marfil los conseguían ya tanto egipcios como fenicios en sus puntos habituales de comercio establecidos hacía ya mucho, lo que hacía totalmente innecesario crear una nueva ruta de comercio mucho más larga que no ofrecería ninguna nueva ventaja y sí grandes inconvenientes (Rennell, 1830, 402; Talboys Wheeler, 1854, 344; Mederos y Escribano, 2004, 145; Jorge Godoy, 1996, 65).

- ¿Es posible que un viaje de esta naturaleza en cuanto a duración y dificultad se pudiera hacer de un solo intento teniendo en cuenta el carácter conservador de las gentes del mar?

A. B. Lloyd llama la atención sobre este punto al afirmar que a lo largo de la historia los marinos siempre se han mostrado conservadores a la hora de afrontar empresas desconocidas y de difícil cumplimiento (1977, 151), ya que los peligros

de la navegación motivados por la inconstancia del mar y la meteorología han provocado siempre un gran respeto por éste entre las gentes que de él viven, intentando éstas últimas compensar la natural incertidumbre provocada por estos factores a través de mecanismos de protección de tipo mágico o religioso y supersticiones de todo tipo, siendo por otro lado y sobre todo recurrentes las dudas y miedos a la hora de afrontar la navegación por aguas completamente desconocidas. Lo normal a lo largo de la historia dice Lloyd es que las grandes empresas exploratorias en el mar se hayan llevado a cabo a través de largos procesos integrados por avances pequeños y sucesivos que permiten a sus protagonistas una adaptación psicológica necesaria para afrontarlos; en este sentido pensar en la posibilidad de un viaje de cerca de tres años y quince mil millas de recorrido en una sola vez es muy complicado de aceptar. Hay que imaginar en efecto a unos hombres que navegarían hacia un horizonte desconocido e incierto en un viaje que se alargaba mucho más de lo inicialmente previsto y cuyo ánimo y confianza para completar el periplo difícilmente pudieron mantenerse intactos al cabo de un tiempo determinado.

No obstante hay que tener en cuenta en primer lugar como afirman Mederos y Escribano que los expedicionarios no partían del todo hacia lo desconocido puesto que ya tenían como se ha dicho en repetidas ocasiones experiencia de navegación en una parte, es cierto que reducida, del litoral africano; además y como igualmente se ha señalado más arriba no tenían sin duda conciencia de que el continente libio fuera tan extenso como en realidad es, lo que evidentemente debía resultar un estímulo a la hora de afrontar su circunnavegación (2004, 146). Cuestión muy diferente es aceptar que los expedicionarios, ante la inusitada prolongación del viaje en espacio y tiempo, no desearan y se plantearan volver atrás en diferentes puntos de éste sin cumplir un objetivo que en muchos momentos debió parecerles imposible de alcanzar. En el caso de que la noticia de la circunnavegación aluda a un hecho real nada sabemos de la recompensa prometida por Neco a los expedicionarios si

llevaban la empresa a buen fin ni del castigo que éstos esperarían si volvían a Egipto habiendo fracasado en el intento, aspectos ambos que sin duda debían ser factores motivantes para cumplir la misión encomendada, pero lo que está claro es que, de producirse en efecto ésta, el líder de la expedición debió ser un hombre de personalidad excepcional capaz de mantener la motivación y la disciplina entre sus subordinados. Finalmente decir para terminar de contestar al argumento de Lloyd que en la historia de las exploraciones marítimas antiguas y modernas hay ejemplos de otras hazañas náuticas de naturaleza similar como la primera vuelta al mundo promovida por la monarquía española en el S. XVI.

- ¿Se pudo llevar a término un viaje tan largo y complicado sin contar con instrumentos de navegación básicos como la brújula u otro similar?

Tanto Rennell como Cary y Warmington llaman la atención sobre este hecho expuesto por autores anteriores para de inmediato rebatirlo como inconveniente con un argumento muy simple: en una navegación de cabotaje como sin duda fue la del periplo no se necesitaba brújula ni ningún instrumento de navegación puesto que la misma costa servía de referencia para mantener el rumbo (1830, 373; 1929, 91). Además hay que recordar que los fenicios eran consumados navegantes y dominaban ya en la época en que presuntamente se produjo la circunnavegación el arte de orientarse en el mar por medio de la observación de los astros; de esta forma si en algún momento durante el trayecto tuvieron que alejarse de la costa y perder ésta de vista de manera puntual para sortear zonas peligrosas de bajíos o arrecifes, o condiciones meteorológicas adversas no les resultaría en absoluto difícil volver luego a encontrar tierra para retomar el rumbo en paralelo al litoral del continente africano.

- ¿De qué manera pudieron los expedicionarios recorrer extensas zonas de litoral desértico en los que no había posibilidades de obtener víveres y hacer aguada?

F. López Pardo llama la atención sobre este hecho para la costa noroccidental del continente africano a lo largo de la costa sahariana hasta el Cabo Juby a la altura de las Islas Canarias (2000, 49) pero se puede hacer además extensivo a otras partes del litoral de dicho continente como la costa africana del Mar Rojo o el desierto de Namibia en el suroeste del continente. Ciertamente son muchos kilómetros de recorrido por ambientes hostiles que no ofrecían comida, agua, madera o cualquier otro material para acometer las reparaciones de las naves que pudieran ser necesarias en un momento determinado, lo que dificultaría sin duda el desarrollo del viaje, pudiéndose valorar esto como indicio de la posible falsedad de la información sobre el mismo.

No obstante ya se dijo anteriormente a este respecto que las zonas del Mar Rojo e incluso la de la costa sahariana ya serían bien conocidas por los marineros fenicios en la época del periplo de manera que éstos sabrían perfectamente de antemano las condiciones que iban a encontrarse y procurarían llevar los recursos necesarios y en cantidad suficiente para superarlas sin mayor dificultad. En cuanto al desierto de Namib es evidente que no podían prever su existencia pero hay que recordar que para una buena parte de los autores que han intentado reconstruir el periplo la primera de las escalas de aprovisionamiento y descanso se hizo justo antes de llegar a esta zona, en Suráfrica, de manera que las naves debían ir bien provistas de todo lo necesario cuando afrontaron esta parte del trayecto que por demás no debió prolongarse demasiado al contar con vientos favorables para navegar hacia el norte.

- ¿De qué forma pudieron las naves de la expedición superar la costa noroeste del continente africano teniendo en contra la Corriente de Canarias y el Alisio del Noroeste?

Las condiciones meteorológicas de esta zona asegura R. Mauny⁴⁵ plantean enormes dificultades para la navegación con rumbo norte especialmente a partir

45 "La navigation sur les côtes du Sahara pendant l'antiquité", 1955. Citado en Medas, E. "La navigazione antica lungo la coste atlantiche dell'Africa e verso le Isole Canarie".2008, p. 195.

de la isla de Mogador. Los vientos son de componente norte prácticamente todo el año alternando de noroeste a noreste según la latitud; especialmente entre Cabo Blanco y Cabo Juby no hay variación en la dirección del viento soplando siempre el alisio en dirección sureste haciendo que la remontada de la costa hacia el norte sea muy complicada. Además debe tenerse en cuenta la influencia de la corriente de Canarias que fluye en dirección sur con una velocidad de 0'6 nudos en mar abierto y más rápido aún en los canales entre islas como las Canarias y el continente donde llega a alcanzar los 5 ó 6 nudos por la acción de los vientos del noroeste (Gaspar, 2015, 140ss). Todo ello hace que los barcos con propulsión a vela tengan enormemente complicado sino imposible recorrer en dirección norte este tramo del litoral africano sobre todo en determinadas épocas del año y ello sería para algunos una evidencia más de que el viaje de circunnavegación no pudo seguramente llevarse a cabo (López Pardo, 2000, 50 y 60).

Sin embargo la investigación ha planteado algunas hipótesis para solventar esta dificultad y evidenciar la factibilidad del periplo. Por ejemplo ya se apuntó que el citado Mauny ha propuesto en momentos diferentes dos opciones para llevar a cabo la navegación entre Senegal y Marruecos; la primera de ellas consistiría en un lento avance mediante pequeños avances diarios hechos a fuerza de remos mientras que la segunda plantea la posibilidad que la expedición desembarcara en el Golfo de Guinea y fuese durante un tiempo por tierra siguiendo la ruta de los carros hasta el sur de Marruecos o la isla de Mogador, lugar en el que se podrían hacer con nuevas embarcaciones para seguir viaje por mar⁴⁶. Finalmente R. Mauny afirma que la navegación hacia el norte en todo el trayecto entre los actuales Senegal y Marruecos podía hacerse navegando de bolina o voltegeando de manera que se podían aprovechar las variaciones diarias de las brisas de tierra y mar para lo que debían adentrarse en el océano entre veinte y treinta y

46 Idem. "Le périple de l'afrique par les phéniciens de Nechao vers 600 a. e. c.", 1976, pp. 44 – 45. Citadas en Mederos, A. y Escribano, G.: "El Periplo africano del faraón Neco II", 2004, p. 141.

cinco millas⁴⁷. A este respecto hay que recordar aquí que si bien tradicionalmente se ha considerado que en la época de la que aquí se está tratando se desconocía la técnica del voltegeo puesto que la vela cuadra era totalmente inadecuada para su desarrollo (Casariego, 1949, 24s.), en la actualidad se cree que las naves con este tipo de aparejo lograban avanzar ciñendo el viento dando a la vela una forma triangular, aunque la navegación en estas condiciones no fuera muy efectiva (Medas, 2008, 195). Para concluir D. Gaspar matiza que el tramo entre Cabo Juby y Cabo Espartel no era tan insalvable como el inmediatamente anterior debido a que en otoño se produce un cambio en el régimen de vientos que pasa a ser de componente norte o noroeste lo que favorece la navegación hacia el Estrecho de Gibraltar (2015, 140s.). Todo esto en definitiva puede servir para relativizar la declarada imposibilidad de realizar esta parte del viaje y rechazar esto como argumento definitivo de la falsedad de la noticia de la circunnavegación.

- Teniendo en cuenta las grandes dificultades señaladas los expedicionarios pudieron efectivamente haber emprendido el periplo pero haberse vuelto atrás sin completarlo.

Cary y Warmington apuntan esta posibilidad diciendo que los fenicios pudieron volver a Egipto sin haber completado el periplo y mentir sobre el viaje realizado como a menudo hacían inventándose un relato verosímil sobre las escalas para sembrar y el detalle de haber tenido el sol a la derecha que habrían llegado a observar navegando lo bastante hacia el sur o simplemente habrían conocido a través de los propios egipcios (1929, 91).

Estos mismos autores sin embargo desmienten esta posibilidad al indicar que difícilmente pudieron volver desde el Mar Rojo al Mediterráneo para entrar por el Delta del Nilo sin que ello llegara a conocimiento del faraón (Talboys Wheeler, 1854, 344). Por otro lado si mintieron a este respecto es extraño que no adornaran su relato con mentiras más atractivas de carácter fabuloso y sólo

⁴⁷ Citado por López Pardo, F. *El empeño de Herakles*, 2000, p. 50.

mencionaran un detalle, el del sol a la derecha, que resulta que se corresponde con la realidad. Además si hubieran procedido así habrían tenido que abandonar las naves con las que habían partido y sustituirlas por otras en el Mediterráneo ya que como hemos visto no existía por aquel entonces conexión navegable entre los dos mares, y finalmente quedaría por explicar dónde habrían estado y qué habrían hecho realmente durante todo el tiempo en que supuestamente debían estar navegando alrededor del continente africano.

Estos son en definitiva los argumentos que la investigación ha esgrimido a lo largo de los años para tratar de rechazar o aceptar la veracidad histórica del relato de Heródoto sobre la circunnavegación. De su exposición parece concluirse que ninguno de los factores contrarios señalados puede dejar de contrarrestarse con explicaciones plausibles, lo que sin embargo no quiere decir que sea seguro que el periplo se produjera puesto que, como afirma A. B. Lloyd el hecho de que materialmente fuera posible llevar a término un viaje así con los medios materiales y conocimientos que se tenían en aquella época no significa necesariamente que dicho viaje tuviera lugar (1977, 149).

CONCLUSIONES:

Tras la realización del trabajo de investigación aquí presente se han podido extraer una serie de certezas, quizás de carácter secundario pero difícilmente cuestionables, que en parte permiten llegar a algunas conclusiones fundamentales sobre los objetivos planteados inicialmente.

En primer lugar parece claro que Heródoto es una fuente de información histórica verdaderamente fiable en la mayor parte de las ocasiones por su evidente preocupación por ofrecer un relato verídico sobre el pasado y el presente, por su metodología de trabajo que incluía una fuerte querencia por el uso de fuentes de primera mano siempre que esto fue posible, siendo ésta la razón de ser principal de sus viajes, y por aplicar siempre una visión crítica de los informes que recibía a través de éstas, lo que le llevaba a seleccionar o descartar aquello que consideraba verídico o falso respectivamente. No quiere decir esto sin embargo que en determinados momentos no pudiera equivocarse y dar por buena una información falsa o equivocada, lo que podría haber ocurrido en el caso que aquí nos ocupa del mismo modo que es posible que su juicio de valor sobre la cuestión tratada fuera acertado.

Por otro lado la investigación ha demostrado sin asomo de dudas que los medios materiales y el nivel de conocimiento y experiencia humanos para afrontar con éxito una empresa como la circunnavegación de África ya existían en la época en la que ésta tuvo presuntamente lugar según Heródoto. En efecto los protagonistas propuestos por el relato herodoteo para la realización del periplo tenían sobrados conocimientos náuticos y experiencia en viajes marítimos de larga duración y dificultad, e igualmente las naves existentes por aquel entonces estaban dotadas de la capacidad marinera indispensable para realizar un viaje de estas características; por otro lado no hay que olvidar que su conocimiento parcial del litoral africano habría supuesto una ventaja evidente de producirse realmente aquél.

Además hay que decir que lo que sabemos sobre el faraón Neco II concuerda bastante bien en principio con la posibilidad de que ordenara una expedición de este tipo si bien no por el motivo que parece desprenderse del relato de Heródoto. Fue en efecto un monarca de gran ambición, amplias miras y muy preocupado por la política exterior que quizás pudo ver en un viaje de exploración de este tipo una oportunidad para localizar y aprovechar nuevas oportunidades de índole política, económica y comercial para fortalecerse a sí mismo y a su reino.

Por otro lado si el viaje de circunnavegación tuvo realmente lugar lo más probable en mi opinión es que no sólo fuera realizado por fenicios, aunque éstos fueran mayoría clara en las tripulaciones de las naves, sino que se incluyeran igualmente oficiales egipcios en las mismas. Es difícil sino imposible saber en qué momento del reinado de Neco pudo producirse puesto que nada nos especifica Heródoto al respecto y además parece que éste pudo equivocarse a la hora de ordenar cronológicamente los sucesos que narra sobre la época de este faraón. Del mismo modo quedarían sin una respuesta clara aspectos del viaje como su duración exacta, entre los dos y tres años, o qué tipo de barcos se emplearían siendo en este último caso más probable que fueran naves largas, pentacónteros o trirremes, aunque no se excluye que pudieran acompañarse de embarcaciones de otro tipo; también resulta dudosa la ubicación de los puntos de escala en la costa africana aspecto éste en el que la investigación no ha terminado de ponerse de acuerdo; otras cuestiones relativas al periplo ofrecen menor nivel de duda como el sistema de navegación empleado, el cabotaje, o los sistemas para orientarse durante el trayecto que serían la referencia visual del litoral la mayor parte del tiempo y la observación de los astros durante los momentos de navegación nocturna y de necesario alejamiento de la costa.

Lo cierto es que a pesar de la demostrada plausibilidad del periplo ni los autores antiguos ni la historiografía moderna se han puesto de acuerdo sobre las cuestiones clave que aquí nos ocupan: para unos fue un hecho real, otros lo

juzgan imposible y por lo mismo algo que nunca pudo ocurrir.

Teniendo en cuenta todo lo anterior las conclusiones fundamentales a las que debe llegarse en este trabajo son por un lado y en primer lugar que, tal y como ha demostrado la investigación, un viaje como éste era perfectamente factible con las condiciones materiales que existían en la época en que presuntamente se produjo, lo que si bien por una parte nos permite mantener abierta la posibilidad de que la noticia de Heródoto obedezca realmente a un hecho histórico, por otra no es menos cierto que no nos sirve para demostrar de forma concluyente que esto último sea así realmente. En segundo lugar decir que a día de hoy, en el estado actual de la investigación y con los datos disponibles sobre la cuestión tratada, no se puede asegurar con absoluta certeza que el relato de Heródoto sobre la circunnavegación al continente africano obedezca a una realidad histórica incuestionable; el hecho de que sólo dispongamos de un testimonio sobre el mismo, por demás bastante lejano en el tiempo al hecho en sí y que el mismo apenas ofrezca información interna a la que asirse para defender su veracidad impiden a mi entender al investigador responsable y honesto hablar con total certidumbre sobre el periplo consignado en la Historia herodotea como de una realidad demostrada; por otro lado es igualmente cierto que entre los argumentos esgrimidos por una parte de la investigación para rechazar que el periplo ordenado por Neco se produjera realmente, no hay ninguno que tenga la suficiente fuerza probatoria como para no ser contestado por aquellos que sí creen en la realidad del mismo, lo que nos deja ante un debate abierto de solución imposible en el que cualquiera de las dos opciones, que la circunnavegación se produjera realmente o por el contrario no fuera más que una historia falsa, es posible, a la espera por supuesto de que algún día la investigación histórica y/o arqueológica pueda recabar algún nuevo indicio o prueba que desequilibre la balanza en favor de alguna de las mencionadas posibilidades.

BIBLIOGRAFÍA

ALBADALEJO VIVERO, M.: “Algunas consideraciones críticas sobre los viajes de Eudoxo de Cícico”, *Gerión*, 25, (2007), nº 1, pp. 235 – 248.

ALBADALEJO VIVERO, M.: “La imagen de los pueblos lejanos en la obra de Heródoto” *BAEO*, (2007), pp. 267 – 281.

AUBET, M. E.: “Los fenicios en Oriente” *Mainake*, XXVIII, (2006), pp. 36 – 47.

BASCH, M. L.: “Phoenician Oared Ships” *The Mariner’s Mirror*, 55, pp. 139 – 227.

BASCH, M. L.: “Trières grecques, phéniciennes et égyptiennes”. *Journal of Hellenic Studies*, 97, (1977), pp. 1 – 10.

BLÁZQUEZ, J. M., ALVAR, J. y WAGNER, C. G.: *Los fenicios y cartagineses en el Mediterráneo*. Madrid, 1999.

BLÁZQUEZ Y DELGADO-AGUILERA, A. “Las Casitérides y el comercio del estaño en la Antigüedad”. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, (1915), pp. 57: 318 – 368.

BLÁZQUEZ Y DELGADO-AGUILERA, A. “Las costas de Marruecos en la Antigüedad”. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 79 (1921), pp. 400 – 418 y 481 – 509.

BLÁZQUEZ Y DELGADO-AGUILERA, A. “Venida de los fenicios a España”. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 84, (1924), pp. 17-31 y 386 – 392.

BOSCH GIMPERA, P.: “Problemas de la historia fenicia en el extremo occidente”, *Zephyrus*, vol 3, (1952), pp. 15 – 30.

BOSCH GIMPERA, P.: “Precedentes y etapas de los fenicios en occidente”

Anales de Antropología, vol. X (1973).

CAREY, M. Y WARMINGTON, E. H: *The Ancient Explorers*. Nueva York, 1929.

CASARIEGO, J.: *Los grandes periplos de la Antigüedad. Breve historia de las navegaciones clásicas*. CSIC. Madrid. 1949.

CASARIEGO, J.: “Las grandes exploraciones marítimas del África en la Antigüedad”. *Archivo del Instituto de Estudios Africanos*, 14, (1950), pp. 7 – 38.

CASSON, L.: *Los Antiguos Marineros. Navegantes y guerreros del mar en el Mediterráneo de la Antigüedad*. Buenos Aires, 1959.

CHIC GARCÍA, G.: “Medios y modos del transporte marítimo en época antigua”, *Fortunatae Insulae. Canarias y el Mediterráneo*, (2004), pp. 49 – 59.

DÍES CUSÍ, E.: “Los condicionantes técnicos de la navegación fenicia en el Mediterráneo Oriental”. En PEÑA, V., WAGNER, C. G., y MEDEROS, A. (eds.) *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*. Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, 2004, pp. 55 – 84.

DOMÍNGUEZ MONEDERO, A. J.: “ Exploradores y periplos entre los siglos VI y IV a. C.”, en MORERE MOLINERO, N. E. (coord.): *Viajes en el Mediterráneo antiguo*. Centro de Estudios Ramón Areces: Universidad de Sevilla, (2009), pp. 49 – 68.

DOMÍNGUEZ MONEDERO, A. J.: “Viaje de Hanon de Cartago y mecanismos de exploración fenicios”, en MARCO SIMÓN, F., PINA, F. y REMESAL, J. (coords.): *Viajeros, peregrinos y aventureros en el mundo antiguo*. Universidad de Barcelona, (2010), pp. 77 – 94.

GARBINI, G.: “Esploratori e mercanti non greci nel Mediterraneo occidentale”. En G. Pugliese Carratelli (de) *Magna Grecia. Il Mediterraneo, le metropoleis e la fondazione delle colonie*, Milán, 1985.

GARCÍA GONZÁLEZ, J. A.: *Heródoto y la ciencia de su tiempo*. Universidad de Málaga, 2007.

GARCÍA GONZÁLEZ, J. A.: “La circunnavegación de “Libia”: entre mito y realidad”, *Baetica*, 34, (2012), pp. 245 – 263.

GARCÍA MORENO, L. A.: “Egipto y la circunnavegación de África”, *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas*, Año 29, (1993), pp. 61 – 75.

GARCÍA MORENO, L. A. Y GÓMEZ ESPELOSÍN, F.: *Relatos de viajes en la literatura griega antigua*. Alianza Editorial, 1996.

GASPAR RODRÍGUEZ, D.: “La navegación en la costa noroccidental africana: aspectos técnicos”. *Arqueología y territorio*, nº 12, (2015), pp. 133 – 149.

GÓMEZ ESPELOSÍN, F. Y GÓMEZ PANTOJA, J.: *Pautas para una seducción. Ideas y materiales para una nueva asignatura: cultura clásica*. Universidad de Alcalá, 1991.

GÓMEZ ESPELOSÍN, F.: “El relato de viajes en la literatura griega”, *Iter*, nº 5, (1996a), pp. 71 – 82.

GÓMEZ ESPELOSÍN, F.: “Relatos de viajes en Grecia”. *Revista de historia y arte*, nº 2, (1996b), pp. 15 – 34.

GÓMEZ ESPELOSÍN, F.: *El descubrimiento del mundo. Geografía y viajeros en la antigua Grecia*. Akal. 2000.

GÓMEZ ESPELOSÍN, F.: “Heródoto y la percepción de la geografía política del mundo antiguo”, *Studia historica, Historia Antigua*, nº 23, (2005), pp. 143 – 159.

GÓMEZ ESPELOSÍN, F.: “Libia y la geografía de los confines”. En CANDAU MORÓN, J. , GONZÁLEZ PONCE, F. J., y CHÁVEZ REINO, A. (coords.) *Libyae Lustrare Extrema. Realidad y literatura en la visión grecorromana de África: Estudio en honor del profesor Jehan Desanges, 2008*, pp. 235 – 252.

GONZÁLEZ PONCE, F. J.: “El periplo griego antiguo: ¿Verdaderas guías de viajes o mero género literario? El ejemplo de Menipo de Pérgamo”, *HABIS*, 24 (1993), PP. 69 – 76.

GONZÁLEZ PONCE, F. J.: *Periplógrafos griegos I: épocas arcaica y clásica 1: Periplo de Hanon y autores de los siglos VI y V a. C.* Prensas Universitarias de Zaragoza, 2008.

GOZALBES CRAVIOTO, E.: “Sobre la ubicación de las Islas de los Afortunados en la Antigüedad Clásica”. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 35, 1989, pp. 17 – 43.

GOZALBES CRAVIOTO, E.: “Los mitos griegos del África Atlántica” *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 39, (1993), pp. 373 – 400.

GOZALBES CRAVIOTO, E.: “Más allá de Cerne”, *Eres (Arqueología)*, (2000), Vol. 9 (1), pp. 9 – 42.

GOZALBES CRAVIOTO, E.: *Viaje y viajeros en el mundo antiguo*. 2003.

GRIMAL, N.: *Historia del Antiguo Egipto*. Akal, 2004.

GUERRERO AYUSO, V.: “La navegación en el mundo antiguo. Mercantes fenicios y cartagineses” *Aldaba*, 30, (1998), pp. 141 – 192.

GUERRERO AYUSO, V.: "Naves de Kerné II". En GONZÁLEZ ANTÓN, R., LÓPEZ PARDO, F., Y PEÑA ROMO, V. (eds.) *Los fenicios y el Atlántico*, CEFYP, 2008, pp. 69 – 130.

HARDEN, D. B.: *Los fenicios*. Orbis, 1962.

JANNI, P.: "Il sole a destra': estrapolazione nella letteratura geografica antica e nei resoconti di viaggio". *Studi Classici e Orientali*, (1978), 28: 87 – 115.

JORGE GODOY, S.: "Los cartagineses y la problemática del poblamiento de Canarias" *Tabona*, 8 (1993): 229 – 236.

JORGE GODOY, S.: *Navegaciones por la costa atlántica africana y las islas*. Tenerife, 1996.

LLOYD, A. B.: "Triremes and the Saïte Navy". *Journal of Egyptian Archaeology*, 58, (1972), pp. 268 – 279.

LLOYD, A. B.: "Were Necho's Trirremes Phoenician?". *Journal of Hellenic Studies*, 95, (1975), pp. 45 – 61.

LLOYD, A. B.: "Necho and the Red Sea: some considerations". *Journal of Egyptian Archaeology*, 63, (1977), pp. 142 – 155.

LÓPEZ PARDO, F.: "Los enclaves fenicios en el África noroccidental. Del modelo de las escalas náuticas al de colonización con implicaciones productivas", *Gerión*, nº 14, (1996), pp. 251 – 288.

LÓPEZ PARDO, F.: *El empeño de Heracles. La exploración del Atlántico en la antigüedad*. Arco Libros, 2000.

LÓPEZ PARDO, F.: "Crono y Briareo en el umbral del océano. Un recorrido por la

historia mítica de los viajes al confín del occidente hasta los albores de la colonización”. en PEÑA, V., WAGNER, C. G., y MEDEROS, A. (eds.) *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*. Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, 2004, pp. 1 – 42.

LÓPEZ PARDO, F.: “Marinos y colonos codificando la costa atlántica africana”. En Candau Morón, J. et Alii. (coords.) *Libyae Lustrare Extrema. Realidad y literatura en la visión grecorromana de África: Estudio en honor del profesor Jehan Desanges*, 2008, pp. 25 - 51.

LÓPEZ PARDO, F.: “Naves de Kerné I”. En GONZÁLEZ ANTÓN, R., LÓPEZ PARDO, F., Y PEÑA ROMO, V. (eds.) *Los fenicios y el Atlántico*, CEFYP, 2008, pp. 51 – 68.

LÓPEZ PARDO, F.: “Mogador, “factoria extrema” y la cuestión del comercio fenicio en la costa atlántica africana”. *Gerión*, vol. 33, (2015), pp. 55 – 76.

MALUQUER DE MOTES, J.: *Exploraciones y viajes en el mundo antiguo*. Instituto Transoceánico. Barcelona, 1950.

MARTIN RUIZ, J. A.: “Hiram I, rey de Tiro”. *Herakleion*, 3, 2010, pp. 7 – 35.

MEDAS, S.: “L'orientamento astronomico: aspetti tecnici delle navigazione fenicio-punici tre retorica e realtà. En PEÑA, V., WAGNER, C. G., y CHÁVEZ REINO, A. (eds.) *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*. Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, 2004, pp. 43 – 53.

MEDAS, S.: “La navigazione antica lungo la coste atlantiche dell'Africa e verso le Isole Canarie”. En GONZÁLEZ ANTÓN, R., LÓPEZ PARDO, F., Y PEÑA ROMO,

V. (eds.) *Los fenicios y el Atlántico*, CEFYP, 2008, pp. 143 – 216.

MEDEROS, A. Y ESCRIBANO, G.: “El Periplo africano del faraón Neco II”, en PEÑA, V. , WAGNER, C. G. y MEDEROS, A. (eds.) *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*. Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, 2004, pp. 135 – 154.

MORENO TORRES, S.: “Rutas de navegación en el Mediterráneo Occidental: condicionantes atmosféricos y aspectos técnicos de la navegación en la antigüedad”. *Mayurqa*, 30, (2005), pp. 781 – 799.

MOSCATI, S.: *Los fenicios*. Folio, 1988.

PORRO GUTIÉRREZ, J. M.: “Los tesoros de los mapas: la cartografía como fuente histórica (de la antigüedad a la época colombina)”. *Anales del Museo de América*, 12, (2004), pp. 53 – 80.

PRADOS MARTÍNEZ, F.: “El fin de un tópico: el renacimiento saíta y la falsa baja época”. *BAEDE*, 11, (2001), pp. 119 – 139.

PRESEDO VELO, F.: *Egipto tercer período intermedio y época saíta*. Akal, 1989.

RAAUFLAUB, K. A.: “La invención de un género: Heródoto, Tucídides y los retos de escribir prosa histórica a gran escala”. *Nova Tellvs*, 31, 1, (2013), pp. 35 – 67.

REBOLO GÓMEZ, R.: “La armada cartaginesa”. *Treballs del Museu Arqueologic d'Eivissa e Formentera*, nº 56, (2005), pp. 31 – 72.

RENNELL, J.: *The geographical system of Herodotus examined and explained*, Londres, 1830.

RODRÍGUEZ LÓPEZ, D.: “El buque de combate del mundo antiguo: la trirreme”,

Cátedra Jorge Juan, El Ferrol, 2011, pp. 87 – 105.

SANCHO ROYO, A.: “El viaje y la historiografía: *Heródoto*”. En BRIOSO SÁNCHEZ, M. y VILLARRUBIA MEDINA, A. (eds.): *Estudios sobre el viaje en la literatura de la Grecia antigua*. Universidad de Sevilla, 2002.

SANTANA, A. Y ARCOS, T.: “El conocimiento geográfico del océano en la antigüedad”. *Eres*, vol. 10, (2002), pp. 9 – 59.

SANTANA, A. Y ARCOS, T.: “Las dos Islas Hespérides atlánticas durante la antigüedad”, *Gerión*, 24, nº 1 (2006), pp. 85 – 110.

SCHRADER, C.: “El mundo conocido y las tentativas de exploración. Los orígenes de la geografía descriptiva en Grecia”. En GÓMEZ ESPELOSÍN, F. y GÓMEZ – PANTOJA, J. (eds.): *Pautas para una seducción. Ideas y materiales para una nueva asignatura: Cultura Clásica*. Universidad de Alcalá de Henares. 1990, pp. 499 – 519.

TALBOYS WHEELER, J. *The Geography of Herodotus, developed, explained, and illustrated from modern researches and discoveries*, Londres, 1854.

THOMSON, J. O.: *History of Ancient Geography*. Cambridge University Press. Cambridge, 1948.

VILLALBA I VARNEDA, P.: “El periplo en la Antigüedad”. *Boletín del Museo Arqueológico Nacional*. Tomo III, nº 1, (1985), pp. 43 – 49.

RELACIÓN DE FUENTES

Autores clásicos:

ARISTÓTELES: *Acerca del cielo. Meteorológicos*. Biblioteca Clásica Gredos, 229, 2008.

CLAUDIO PTOLOMEO: *Geografía*. Estudio y traducción. Planeta de Agostini, 2001.

CLEMENTE DE ALEJANDRÍA: *Stromata*.

DIODORO SÍCULO: *Biblioteca Histórica*. Libros IV – VIII. Biblioteca Clásica Gredos, 328, 2001.

DIODORO SÍCULO: *Biblioteca Histórica*. Libros XIII - XIV. Biblioteca Clásica Gredos, 371, 2008.

ESTRABÓN: *Geografía*. Libros I – II. Biblioteca Clásica Gredos, 159, 1991.

ESTRABÓN: *Geografía*. Libros XVI – XVII. Biblioteca Clásica Gredos, 2002.

HERÓDOTO: *Historia*. Libros I – II. Biblioteca Clásica Gredos, 3. 1977.

HERÓDOTO: *Historia*. Libros III - IV. Biblioteca Clásica Gredos, 21. 1979.

PLATÓN: *Diálogos. Timeo*. Vol VI. Biblioteca Clásica Gredos, 160, 1992.

PLINIO EL VIEJO: *Historia Natural*. Libros I – II. Biblioteca Clásica Gredos, 206, 1995.

PLINIO EL VIEJO: *Historia Natural*. Libros III - VI. Biblioteca Clásica Gredos, 250, 1998.

POLIBIO: *Historias*. Libros I – IV. Biblioteca Clásica Gredos, 38, 1991.

POMPONIO MELA: *Corografía*. Universidad de Murcia, 1989.

PSEUDOARISTÓTELES: *De mirabilibus auscultationibus*. Loeb Classical Library, 307, 1936.

TUCÍDIDES: *Historia de la guerra del Peloponeso*. Libros I – II. Biblioteca Clásica Gredos, 149, 2008.

Fuentes Bíblicas:

ANTIGUO TESTAMENTO. Nueva Versión Internacional, 1999.

- Libro 1 Reyes.
- Libro 2 Crónicas.

APÉNDICE DOCUMENTAL¹.

Capítulo I.

Heródoto. Historia:

*[...] Pero me da risa ver que ya ha habido muchos que han trazado mapas del mundo sin que ninguno los haya comentado detallada y sensatamente: representan un Océano que, con su curso, rodea la tierra —que, según ellos, es circular, como si estuviese hecha con un compás— y dan las mismas dimensiones a Asia que a Europa”. **Hist. IV, 36.***

*“Por lo que a Europa se refiere, es evidente que nadie conoce si, por el este y por el norte, se halla rodeada de agua; en cambio, se sabe que, longitudinalmente, tiene la misma extensión que las otras dos partes del mundo juntas” **Hist. IV, 45.***

*“[...] pero obtuve otros importantes testimonios, que abarcaban el mayor espacio posible, al llegar como testigo ocular hasta la ciudad de Elefantina e informarme, además, por referencias de lo que hay al sur de ella”. **Hist. II, 29.***

*“[...] nadie puede hablar de las fuentes del Nilo, pues Libia, a la que atraviesa en su curso, esta deshabitada y desierta. [...] Por consiguiente, creo que el Nilo atraviesa toda Libia y es semejante al Istro”. **Hist. II, 34.***

“Pues bien, el Nilo, durante sus crecidas, inunda no solo el Delta, sino también parte del territorio del Nilo que suele decirse que pertenece a Libia y a Arabia, y ello hasta una distancia de dos días de camino a una y otra margen; y a veces incluso más y a veces menos. Ahora bien, sobre la naturaleza del río no pude

¹ Quedan excluidos aquí los textos ya transcritos en el cuerpo del trabajo del que forma parte este apéndice.

obtener informe alguno ni de los sacerdotes ni de ninguna otra [...] En una explicación, empero, abordada con mayor detalle, he aquí lo que ocurre: en su recorrido por la Alta Libia el sol produce los siguientes efectos. Como la atmosfera de esas zonas se halla permanentemente límpida y la región, al no haber vientos fríos, es cálida, el sol en su recorrido hace exactamente lo mismo que suele hacer en verano, cuando pasa por el centro del cielo; es decir, absorbe el agua y, una vez absorbida, la expulsa hacia las zonas altas de la atmósfera. Entonces los vientos la recogen y, luego, la dispersan y evaporan; y, como es natural, los vientos que soplan de esa zona, el Noto y el Libe, son, con ventaja, los más lluviosos de todos (en mi opinión, sin embargo, el sol no expelle cada invierno toda el agua que atrae anualmente del Nilo, sino que también se reserva una parte para sí mismo). Y cuando el rigor del invierno se mitiga, el sol regresa nuevamente al centro del cielo y, a partir de entonces, absorbe ya de modo uniforme el agua de todos los rios” **Hist. II, 19 – 25.**

“Sobre ese país todavía puedo anadir un detalle adicional: que nosotros sepamos lo ocupan cuatro pueblos y no más; dos de esos pueblos son autóctonos, mientras que los otros dos no lo son. Son autóctonos los libios y los etíopes (aquellos habitan al norte, en tanto que estos últimos lo hacen al sur de Libia; por su parte, los fenicios y los griegos han venido de fuera”. **Hist. IV, 197.**

“[...] se acercaron y se pusieron a coger la fruta que había en los arboles; pero, mientras la estaban cogiendo, cayeron sobre ellos unos hombres de pequeña estatura, inferior a la de un hombre de talla media, que los apresaron y se los llevaron; y ni los nasamones entendían lo mas mínimo la lengua de sus raptosres ni éstos la de los nasamones”. **Hist. II, 32, 6.**

“[...] aquemenida Sataspes, hijo de Teaspis, en el curso de su travesí a no logro contornear Libia, pese a que se le había enviado con ese objetivo; al contrario,

por el temor que le inspiraban la magnitud y la soledad del viaje, volvió sobre sus pasos, sin haber llevado a cabo la empresa que le había impuesto su madre. Resulta que había forzado a una doncella, hija de Zopiro, el hijo de Megabizo. A consecuencia de este delito, Sataspes iba a ser empalado por orden del rey Jerjes, cuando su madre, que era hermana de Darío, intercedió con el, asegurando que ella personalmente le impondría un castigo mas severo que el del rey: se vería obligado a contornear Libia, hasta que, en el curso de su circunnavegación a la misma, llegase al golfo arábigo. Entonces, y dado que Jerjes accedió a esas condiciones, Sataspes se llevo a Egipto, fletó una nave con marineros de esa nacionalidad y se hizo a la mar con rumbo a las Columnas de Heracles. Tras haberlas franqueado y haber doblado el cabo de Libia cuyo nombre es Soluntem, puso proa hacia el sur. Al cabo de muchos meses, llevaba recorrida, por la superficie del mar, una considerable distancia, pero, en vista de que siempre faltaba un trayecto superior, viró de bordo poniendo rumbo a Egipto. Desde allí, acudió a presentarse al rey Jerjes y lo puso al corriente, diciéndole que, en el punto mas remoto de su viaje, había costeado el territorio de unos individuos de baja estatura que utilizaban una vestimenta hecha de hojas de palmera y que, cuando ellos atracaban con su nave, huían siempre a las montañas, abandonando sus ciudades. Ellos, sin embargo, entraban en dichas ciudades sin causar el menor daño y de las mismas solo tomaban algunas cabezas de ganado. Y explicó que la razón de no haber podido circunnavegar Libia en su totalidad se debía a que el navio ya no podía proseguir la navegación, sino que se quedaba al paio. No obstante, Jerjes se negó a creer que estuviera diciendo la verdad y, como, en cualquier caso, no había llevado a cabo la empresa fijada, lo mandó empalar, imponiéndole la pena inicial". Hist. IV, 43.

"Por su parte, Libia, dado que sigue, sin solución de continuidad, a Egipto, se halla en la segunda península. Efectivamente, dicha península, a la altura de Egipto, es estrecha, ya que desde nuestro mar hasta el mar Eritreo hay cien mil

brazas, lo que supondría mil estadios. Pero, a partir de esa estrecha franja, la península que recibe el nombre de Libia vuelve a ser sumamente ancha. Por consiguiente, me extraño de que se haya podido delimitar y dividir el mundo en tres partes, Libia, Asia y Europa, cuando las diferencias entre ellas no son exiguas. En efecto, longitudinalmente, Europa tiene la misma extensión que las otras dos juntas, mientras que, por su anchura, se me antoja que, desde luego, no admite comparación". Hist. IV, 42.

"Y, con animo de obtener sobre el particular alguna informacion precisa de quienes podían proporcionármela, navegué también hasta Tiro de Fenicia, al enterarme de que allí había un santuario consagrado a Heracles". Hist. II, 44.

Capítulo II.

Heródoto. Historia.

"En Arabia, por cierto —no lejos de Egipto—, hay un golfo marino, que penetra en tierra desde el mar llamado Eritreo, tan sumamente largo y estrecho como voy a indicar: longitudinalmente se emplean cuarenta dias de navegación a remo para atravesarlo, desde el fondo del mismo, hasta ganar mar abierto, mientras que, transversalmente, allí donde más ancho es el golfo, medio día de navegación". Hist. II, 11.

El Caspio, en cambio, es otro mar aparte; su longitud es de quince días de navegación a remo y su anchura, por donde más anchura tiene, de ocho días. Historia. I, 203.

Clemente de Alejandría. Stromata.

"7. Hemos oído que los persas fueron los primeros que inventaron el carro, la cama y el escabel; los sidonios aparejaron la nave trirreme". Stromata. I, 16, 76.

Diodoro Sículo. Biblioteca Histórica.

“Así, pues, los fenicios, explorando la costa situada mas alla de las Columnas y navegando a lo largo de Libia debido al motivo mencionado, fueron llevados por fuertes vientos a una gran distancia a través del océano. Después de estar expuestos a la tempestad durante muchos días, arribaron a la isla a la que nos hemos referido y, una vez que hubieron observado su felicidad y su naturaleza, la dieron a conocer a todos los hombres. Por esto los tirrenos, que eran señores del mar, se propusieron enviar una colonia a la isla, pero lo evitaron los cartagineses, en parte por temor a que muchos habitantes de Cartago quisieran trasladarse allí a causa de la prosperidad de la isla, en parte porque querían prepararse allí un refugio frente a la incertidumbre de la fortuna, por si se producía una derrota total de Cartago. En efecto, pensaban que, al tener ellos el dominio del mar, podrían trasladarse con todas sus familias a una isla desconocida para sus vencedores” .

Biblioteca Histórica, V, 20, 3 – 4.

“También comenzó a construir navíos de cuatro y cinco filas de remeros, siendo el primero en proyectar la construcción de tales naves. Dionisio, que había oído decir que la trirreme se había construido por primera vez en Corinto, quería que precisamente en la ciudad que era colonia de los corintios se aumentaran las dimensiones de las construcciones navales”. **Biblioteca Histórica, XIV, 42.**

Estrabón. Geografía.

“Esta ciencia, entonces, se cree que ha llegado a los griegos de los egipcios; la astronomía y la aritmética de los fenicios”. **Geographia, XVI, 23 – 24.**

“Al sur de Lixus y Coteis se encuentra un golfo llamado Emporicus, que contiene asentamientos comerciales fenicios”. **Geographia, XVII, 3, 2.**

Plinio el Viejo: Historia Natural.

“[...] la birreme, según Damaste, la hicieron los eritreos; la trirreme, según Tucídides, Aminocles de Corinto”. **Hist. Nat. VII, 207**

“La observacion de las estrellas en la navegacion, (la inventaron) los fenicios”.
Hist. Nat. VII, 209.

Pseudo Aristóteles: De mirabilibus auscultationibus.

“En el océano fuera de las Columnas de Herakles dicen que los cartagineses descubrieron una isla deshabitada con maderas de diferentes tipos, ríos navegables y admirable además por sus frutos, pero a varios días de viaje de ellos. Los cartagineses a menudo iban a esta isla por sus grandes recursos y algunos incluso se asentaron en ella pero los magistrados cartagineses avisaron de que castigarían con la muerte a aquellos que navegasen allí y acabaron con todos sus habitantes...”. **De mirabilibus auscultationibus, 836b.**

Libro I Reyes:

I RE IX 26 – 28

“...26. El rey Salomón también construyó una flota naviera en Ezión Guéber, cerca de Elat en Edom, a orillas del Mar Rojo.

27. Hiram envió a algunos de sus oficiales, que eran marineros expertos, para servir en la flota con los oficiales de Salomón,

28. y ellos se hicieron a la mar y llegaron a Ofir, de donde volvieron con unos catorce mil kilos[f] de oro, que le entregaron al rey Salomón”.

I RE X 11 – 22

“... **11.** La flota de Hiram trajo desde Ofir, además del oro, grandes cargamentos de madera de sándalo y de piedras preciosas.

12. Con la madera, el rey construyó escalones para el templo del Señor y para el palacio real, y también hizo arpas y liras para los músicos. Desde entonces, nunca más se ha importado, ni ha vuelto a verse, tanto sándalo como aquel día.

13. El rey Salomón, por su parte, le dio a la reina de Sabá todo lo que a ella se le antojó pedirle, además de lo que él, en su magnanimidad, ya le había regalado. Después de eso, la reina regresó a su país con todos los que la atendían.

Riquezas y fama de Salomón

14. El esplendor de Salomón. La cantidad de oro que Salomón recibía anualmente llegaba a los veintidós mil kilos,

15. sin contar los impuestos aportados por los mercaderes, el tráfico comercial, y todos los reyes árabes y los gobernadores del país.

16. El rey Salomón hizo doscientos escudos grandes de oro batido, en cada uno de los cuales se emplearon unos seis kilos y medio de oro.

17. Hizo además trescientos escudos más pequeños, también de oro batido, empleando en cada uno de ellos un kilo y medio de oro. Estos escudos los puso el rey en el palacio llamado «Bosque del Líbano».

18. El rey hizo también un gran trono de marfil, recubierto de oro puro.

19. El trono tenía seis peldaños, un espaldar redondo, brazos a cada lado del asiento, dos leones de pie junto a los brazos

20. y doce leones de pie sobre los seis peldaños, uno en cada extremo. En ningún otro reino se había hecho algo semejante.

21. Todas las copas del rey Salomón y toda la vajilla del palacio «Bosque del Líbano» eran de oro puro. Nada estaba hecho de plata, pues en tiempos de

Salomón la plata era poco apreciada.

22. Cada tres años, la flota comercial que el rey tenía en el mar, junto con la flota de Hiram, regresaba de Tarsis trayendo oro, plata y marfil, monos y mandriles”.

I RE IX 16 – 31

“...16. El faraón, rey de Egipto, había atacado y tomado Guézer a sangre y fuego, matando a sus habitantes cananeos. Luego, como regalo de bodas, le dio esta ciudad a su hija, la esposa de Salomón.

17. Por eso Salomón reconstruyó las ciudades de Guézer, Bet Jorón la de abajo,

18. Balat y Tadmor, en el desierto del país,

19. así como todos sus lugares de almacenamiento, los cuarteles para sus carros de combate y para su caballería, y cuanto quiso construir en Jerusalén, en el Líbano y en todo el territorio bajo su dominio.

20. A los descendientes de los pueblos no israelitas (es decir, a los amorreos, hititas, ferezeos, heveos y jebuseos,

21. pueblos que quedaron en el país porque los israelitas no pudieron destruirlos), Salomón los sometió a trabajos forzados, y así continúan hasta el día de hoy.

22. Pero a los israelitas Salomón no los convirtió en esclavos, sino que le servían como soldados, ministros, comandantes, oficiales de carros de combate y jefes de caballería.

23. Salomón tenía además quinientos cincuenta capataces que supervisaban a sus trabajadores en la obra.

24. Los terraplenes se hicieron después de que la hija del faraón se trasladó de la Ciudad de David al palacio que Salomón le había construido.

25. Tres veces al año Salomón presentaba holocaustos y sacrificios de comunión sobre el altar que él había construido para el Señor, y al mismo tiempo quemaba

inciensos en su presencia. Así cumplía con las obligaciones del templo.

26. *El rey Salomón también construyó una flota naviera en Ezión Guéber, cerca de Elat en Edom, a orillas del Mar Rojo.*

27. *Hiram envió a algunos de sus oficiales, que eran marineros expertos, para servir en la flota con los oficiales de Salomón,*

28. *y ellos se hicieron a la mar y llegaron a Ofir, de donde volvieron con unos catorce mil kilos de oro, que le entregaron al rey Salomón.*

I Re XII, 48.

48. *“Por esos días Josafat construyó una flota mercante para ir a Ofir por oro, pero nunca llegaron a zarpar, pues naufragaron en Ezión Guéber”.*

Libro 2 Crónicas:

2 CRÓNICAS VIII, 17

17. *Luego Salomón se dirigió a Ezión Guéber y a Elat, en la costa de Edom.*

18. *Hiram, por medio de sus oficiales, le envió a Salomón barcos y marineros expertos. Éstos y los oficiales de Salomón navegaron a Ofir y volvieron con unos quince mil kilos de oro, que le entregaron al rey Salomón.*

2 CRÓNICAS IX, 10

10. *Además del oro de Ofir, los oficiales de Hiram y los de Salomón trajeron madera de sándalo y piedras preciosas.*

21 *Cada tres años, la flota comercial del rey, que era tripulada por los oficiales de Hiram, regresaba de Tarsis trayendo oro, plata y marfil, monos y mandriles.*

Capítulo III.

Heródoto:

“Los habitantes de Focea, por cierto, fueron los primeros griegos que realizaron largos viajes por mar y son ellos quienes descubrieron el Adriático, Tirrenia, Iberia y Tartesos. No navegaban en naves mercantes, sino en Pentacónteros”. **Hist. I, 163, 1 – 2.**

“Hijo de Psamético fue Neco que reino en Egipto. Este monarca fue el primero que puso manos a la obra en el canal que va a parar al mar Eritreo, canal que posteriormente acabo de excavar el persa Darío. Su longitud es de cuatro días de navegación y se abrió tan ancho que dos trirremes pueden navegar por él bogando a la par. El agua llega hasta el canal procedente del Nilo —el punto de derivación se halla algo al sur de la ciudad de Bubastis—, pasa por las cercanías de Patumo, la ciudad de Arabia, y desemboca en el mar Eritreo. La excavación se inició en la zona de la llanura egipcia que confina con Arabia (con esa llanura confina, al sur, la cordillera que se extiende frente a Menfis, en la que se encuentran las canteras). Por consiguiente, el canal, longitudinalmente, está trazado de oeste a este siguiendo las estribaciones de esa cordillera y, luego, se dirige a unos desfiladeros encaminándose desde la cordillera hacia el sudeste, hasta el golfo arábigo. Por donde el camino es mas corto y más directo para pasar desde el mar del norte al del sur —éste también llamado Eritreo—, es decir, desde el monte Casio, que forma la frontera entre Egipto y Siria, desde allí hasta el golfo arábigo hay (justamente) 5 mil estadios. Este es el trayecto más directo, sin embargo el canal es mucho más largo por cuanto es bastante sinuoso. En su excavación, durante el reinado de Neco, perecieron ciento veinte mil egipcios. Pues bien, Neco suspendió a mitad la excavación, pues un oráculo se opuso a ella alegando que estaba trabajando en provecho del bárbaro. (Los egipcios llaman bárbaros a todos los que no hablan su misma lengua.)” **Hist. II, 158.**

“Tras suspender la excavación del canal, Neco se empeñó en expediciones militares y mandó construir trirremes —unos con destino al mar del norte y otros, en el golfo arábigo, con destino al mar Eritreo—, cuyos varaderos se pueden ver todavía, que utilizaba en caso de necesidad”. Hist. II, 159.

“Por cierto que los egipcios, antes de que Psamético reinara sobre ellos, se consideraban los egipcios hombres más antiguos del mundo; pero desde que Psamético, al ocupar el trono, quiso saber que pueblo era el más antiguo, desde entonces, consideran que los frigios son más antiguos que ellos y ellos más que los demás. Resulta que Psamético, como no podía hallar, pese a sus indagaciones, ninguna solución al problema de quienes eran los hombres más antiguos, puso en práctica la siguiente idea. Entregó a un pastor dos niños recién nacidos, hijos de las primeras personas que tenía a mano, para que los llevara a sus apriscos y los criara con arreglo al siguiente régimen de vida: le ordenó que nadie pronunciara palabra alguna ante ellos, que permaneciesen aislados en una cabaña solitaria y que, a una hora determinada, les llevara unas cabras; y luego, después de saciarlos de leche, que cumpliera sus restantes ocupaciones. Psamético puso en práctica este plan y dio esas órdenes porque quería escuchar cual era la primera palabra que, al romper a hablar, pronunciaban los niños, una vez superada la etapa de los sonidos ininteligibles. Y, en efecto, así sucedieron las cosas. Dos años llevaba ya el pastor en este menester, cuando, un día, al abrir la puerta y entrar en la cabaña, los dos niños, lanzándose a sus pies, pronunciaron la palabra becos al tiempo que extendían sus brazos. Como es lógico, la primera vez que la escuchó, el pastor no le dio importancia, pero como, en sus frecuentes visitas para cuidar de ellos, esta palabra se repetía insistentemente, acabó por informar a su señor y, por orden suya, condujo a los niños a su presencia. Entonces, cuando Psamético los hubo escuchado personalmente, se puso a indagar que pueblo daba a algún objeto el nombre de becos y, en sus indagaciones, descubrió que los frigios llaman así al pan. Por lo

tanto, y sacando deducciones de este hecho, los egipcios convinieron en que los frigios eran mas antiguos que ellos". Hist. II, 2.

"[...] y que esas fuentes carecen de fondo, agrego, lo pudo constatar el rey de Egipto Psamético; en efecto, hizo trenzar una cuerda de muchos miles de brazas, la lanzó en el referido lugar y no toco fondo. Ahora bien, el escriba en cuestión, si lo que decía era realmente cierto, dejaba entrever, a mi juicio, que en ese lugar hay unos fuertes remolinos con flujo y reflujo y, como el agua rompe contra las montañas, una sonda que se arroje no puede tocar fondo". Hist. II, 28.

LISTADO DE IMÁGENES:

	Página
Capítulo I:	
1. Figura 1: _____	27
2. Figura 2: _____	29
3. Figura 3: _____	30
Capítulo II:	
1. Figura 4: _____	43
2. Figura 5: _____	47
3. Figura 6: _____	47
4. Figura 7: _____	47
5. Figura 8: _____	49
6. Figura 9: _____	49
7. Figura 10: _____	50
8. Figura 11: _____	51
9. Figura 12: _____	52
10. Figura 13: _____	52
11. Lámina I: _____	51
12. Lámina II: _____	52
13. Lámina III: _____	52
14. Lámina IV: _____	60
15. Lámina V: _____	61
Capítulo III:	
1. Lámina VI: _____	72
2. Figura 14: _____	103
3. Lámina VII: _____	105
4. Lámina VIII: _____	123
5. Lámina IX: _____	123

