

UN MARINO TURCO DEL SIGLO XVI QUE CONOCÍA LOS SIETE MARES: PIRI REIS

*Ertuğrul ÖNALP**

Al dar instrucciones Halil Ethem Bey, director de los museos nacionales de Turquía para que se haga un inventario del Museo de Topkapı el antiguo palacio de los sultanes otomanos en Estambul, se encontraron en 1929 dos mapas confeccionados por Piri Reis. El primero de ellos fue dibujado en 1513, veintiún años después del primer viaje que hizo Cristóbal Colón al Nuevo Mundo, en el que figuraban con asombrosa exactitud las costas orientales de América del Sur, así como las delineaciones de la Antártida que no fue descubierta hasta los principios del siglo XIX. El segundo mapa de Piri Reis fue trazado en 1528 en el que se veía indicado el litoral de Groenlandia. Este descubrimiento, como se esperaba, no tardó en producir repercusiones en el ambiente científico que las explicaremos en adelante con más detalles.

Aunque hasta 1929 no se sabía nada acerca de los mapas, el nombre de su autor era bien conocido por su obra principal, llamada "Kitab-ı Bahriye", es decir "El libro del mar" o "El libro de navegación" que es un libro guía para los navegantes sobre el Mediterráneo con descripciones muy exactas de costas e islas, lleno de ilustraciones, más bien portulanos en color.

Antes de avanzar en el estudio de su libro y de sus mapas es preciso contestar a la pregunta de ¿quién fue Piri Reis?

Acerca de su vida tenemos relativamente escasos datos si se comparan con otras figuras más importantes de la historia naval

* Hispanista, catedrático de la Universidad de Ankara.

turca. No obstante en bu "Bahriye", nos suministra él mismo algunas facetas de su vida, pues esta obra hasta cierto punto puede considerarse una autobiografía.

Sabemos con certeza que nació en Gelibolu (Gallipoli), ciudad portuaria del estrecho de los Dardanelos, pero ignoramos en qué año. Tomando en consideración algunos acontecimientos más importantes, su año de nacimiento pudo ser entre los años 1465 y 1470.

Su nombre completo era Ahmed Muhiddin Piri, hijo de Hadji Mehmed y sobrino de Kemal Reis, el famoso arráez corsario y posterior almirante de la armada turca a finales del siglo XV y principios del XVI.

Es de suponer que desde muy joven se interesaba por los asuntos del mar como todos los adolescentes nacidos en Gelibolu, y a la edad de 12 años tomó parte en las expediciones corsarias de su tío, adquiriendo de esta forma conocimientos y experiencias sobre el mar. Entre los años 1488 y 1493 participó en todas las campañas navales de su tío quien se valía de las costas norteafricanas como base para su flota. Cuando los musulmanes de Granada pidieron ayuda a los otomanos en 1486 y en los años posteriores, Piri y su tío llevaron en sus naves a muchos de ellos al litoral norteafricano.

El sultán otomano, Bayezid II (Bayaceto), hijo de Mehmed II (Mohamed) que tenía intención de fundar una fuerte armada, al convocar a Kemal Reis a entrar a su servicio en 1495, no vaciló el famoso corsario en acudir, al igual que muchos corsarios turcos, llegando a ser el almirante de las fuerzas navales otomanas. Piri Reis, a partir de entonces, y siempre bajo la supervisión de su tío, llegó a ser el jefe de algunas escuadras distinguiéndose por su valentía durante las batallas navales contra Venecia, realizadas entre 1499 y 1502.

La trágica muerte de su tío en un accidente naval en 1511, le produjo un profundo dolor ya que le profesaba una gran admiración y cariño. Ante la pérdida de su gran protector decidió retirarse a

Gelibolu dedicándose a dibujar su primer mapa, y durante la confección del cual tomó como referencia unos veinte mapas entre los que figuraba uno que pertenecía a Cristóbal Colón.

Cuando los otomanos emprendieron su campaña militar contra Egipto, en 1517 asumió el cargo de capitán de una escuadra y tuvo éxito en la captura de las embarcaciones egipcias en el puerto de Alejandría, siendo recibido después por el sultán Selim I el Conquistador de Egipto, durante la estancia del monarca otomano en este país, a quien presentó su mapamundi preparado cuatro años atrás.

En 1524 participó como piloto en la expedición punitiva de İbrahim Bajá, el gran visir del sultán Solimán el Magnífico, destinada a reprimir la insurrección del virrey de Egipto. Pero al desatarse una gran tormenta cerca de Rodas, İbrahim Bajá decidió seguir su viaje por tierra, y Piri Reis volvió a Gelibolu dedicándose a la redacción de su "Bahriye". A su término lo presentó a Solimán el Magnífico mediante İbrahim Bajá en 1526.

Dos años más tarde, en 1528 presentó también al monarca otomano su segundo mapa denominado "Mapa de América del Norte". Durante el reinado de este sultán el Imperio Otomano vivió su siglo de oro, expandido en tres continentes, dominando los principales mares del mundo antiguo como el Mar Negro, una gran parte del Mediterráneo, el golfo Pérsico y el Mar Rojo. Su prosperidad dependía en gran parte del dominio sobre las rutas comerciales marítimas y terrestres. Pero los portugueses habían conseguido llegar a principios del siglo XVI a la India después de la expedición de Vasco da Gama de 1498, rodeando el sur de África. Este suceso dio lugar a que las rutas marítimas en el Océano Índico pasaran a formar parte del monopolio portugués, lo que significaba una seria amenaza para el comercio del mundo musulmán. El Imperio otomano, consciente de que su comercio marítimo se iba a ver muy perjudicado ante la irrupción de los portugueses en el Océano Índico, decidió fundar en 1525 en Suez una base naval "Hint Kaptanlıđı", es decir Capitanía de la India con



Resim 1: Piri Reis.

el fin de controlar el Mar Rojo, el golfo Pérsico y el golfo de Aden, así como impedir el paso a las naves lusas.

En 1547 Piri Reis fue nombrado almirante de esas flotas, cuya misión principal era reconquistar Aden a los portugueses, ya que ellos se habían apoderado de la ciudad tiempo atrás. Era imprescindible que los turcos recuperasen esta plaza fuerte por su importancia estratégica en el dominio de Yemen y del Mar Rojo. Piri Reis consiguió recuperar Aden en 1548 y la integró de nuevo al dominio otomano.

En 1552 salió el almirante desde Suez a otra expedición con treinta naves cuyo objetivo era liberar definitivamente el Mar Rojo del peligro portugués y conquistar la inexpugnable fortaleza de Mascate cuyo valor estratégico era indiscutible para el control del golfo Pérsico.

Los documentos existentes sobre esta expedición demuestran que en la batalla naval que tuvo lugar cerca de la isla de Ormuz, la flota otomana, compuesta tan sólo de embarcaciones ligeras como galeras, propias del Mediterráneo, obtuvo una señalada victoria haciendo huir a la flota lusitana, muy superior en número de naves. Aunque la flota de Piri Reis había sufrido también considerables pérdidas, persiguió al enemigo y puso sitio a la fortaleza de Ormuz. Pero cuando le avisaron de que una fuerte armada portuguesa que se encontraba en Océano Índico venía al socorro de la plaza asediada, no tuvo más remedio que levantar el sitio y navegar hacia Basora, la provincia otomana.

Cuando hubo llegado a Basora fue negado su acceso a la ciudad por razones insignificantes. Piri Reis, durante el trayecto de esta expedición se había estado enfrentando en varias batallas sucesivas contra los portugueses que disponían de embarcaciones de alto bordo como carabelas y galeones, y había tenido grandes pérdidas tanto de naves como de tripulación. El no poder entrar en Basora supuso para él un gran problema ya que no pudo contratar a remeros que hacían falta para sus galeras. Por lo tanto no le quedó más remedio que disolver su flota ya muy deteriorada y tratar de

Llegar a Suez antes de que los portugueses bloqueasen el golfo de Aden. Zarpó pues de allí con tres naves cargadas de un gran botín del que se había apoderado en el curso de esta última expedición.

Al hundir una de sus naves en el camino de vuelta pudo arribar al puerto de Suez en 1553 después de una azarosa navegación tan sólo con dos embarcaciones. Durante su ausencia sus enemigos habían difundido rumores de que recibió sobornos de los nativos de Ormuz para levantar el asedio, y por otro lado el gobernador de Basora, Kubad Bajá, resentido por no haber recibido una parte del botín que llevaba Piri Reis, había enviado anteriormente al sultán informes desfavorables en contra del almirante. A su llegada a Suez le detuvieron.

Su ausencia, que duró más de un año, fue suficiente para que olvidasen su pasado glorioso, sus obras e incluso sus últimas victorias contra los portugueses. Se le acusó de haber disuelto su flota en Basora y no haber conquistado la fortaleza de Ormuz. Al secundar estas acusaciones también el virrey de Egipto, fue condenado a muerte por orden del sultán Solimán el Magnífico, siendo decapitado en 1554 en el Cairo cuando superaba los ochenta años de edad. Así terminó la vida de un hombre de acción que tenía profundos conocimientos en los estudios náuticos y que sabía varias lenguas extranjeras entre las que figuraban seguramente el castellano, el catalán y el portugués. Después de su muerte todas sus pertenencias fueron embargadas y enviadas al palacio de Topkapı.

“Kitab-ı Bahriye”, una obra clásica turca del siglo XVI

El primer escrito de esta obra lo realizó en 1521. Algunos años más tarde, durante el trayecto de la campaña punitiva de İbrahim Bajá contra el virrey rebelde de Egipto en 1524, al gran visir le llamó la atención que Piri Reis consultaba con mucha frecuencia sus notas, y al investigarlas se dio cuenta en seguida de la importancia de sus escritos pidiéndole que los completase y que los presentase en formato de un libro al sultán.

Piri Reis, antes de presentar su libro al monarca otomano mediante İbrahim Bajá, lo amplió con un prólogo en verso de 78 páginas, compuesto de 972 pareados y dividido en 23 capítulos. Piri Reis explica en su prólogo el motivo de la redacción del libro, suministrando también datos acerca de las expediciones bélicas realizadas junto con su tío Kemal Reis, así como da información sobre las tormentas, las direcciones de los vientos, brújulas dando explicaciones también sobre los mapas y los signos marcados sobre ellos en diferentes colores, sin olvidar también las rosas de vientos, los siete mares del mundo. Piri Reis no deja de explicar las primeras expansiones de los portugueses en el Océano Índico, asimismo menciona el descubrimiento del Nuevo Mundo y sus indígenas basándose en los relatos de los que viajaron allí. El autor, pasa después a la prosa y es la parte más extensa y principal del libro en donde se describe el Mediterráneo minuciosamente en 209 capítulos y con alrededor de 200 portulanos.

Esta obra, por sus informaciones valiosas tanto geográficamente e históricamente como económicamente puede considerarse como una clásica del siglo XVI. En realidad este libro es fruto de la experiencia de Piri Reis adquirida durante muchos años en largas travesías y expediciones acompañando a su tío. En su largo periplo a través del Mediterráneo había tenido ocasión de estrudiar detenidamente las costas e islas del Egeo, Adriático, Italia, Francia, España, y Norte de África. Los manuscritos originales de Piri Reis hoy se encuentran perdidos. Actualmente existen alrededor de 30 manuscritos copiados del original, dispersos en varias bibliotecas de Turquía y de otros países europeos.

A continuación exponemos algunos pasajes de las descripciones de Piri Reis referentes a las costas e islas de España:

Desde Valencia hasta la ciudad de Barcelona

“Valencia y Barcelona antiguamente se hallaban bajo el mandato del señor de Cataluña (de Aragón), pero más tarde las dos ciudades entraron a formar parte del dominio del rey de España (Castilla), en la actualidad esto continúa igual.



Resim 2: Solimánel Magnífico.

Valencia es una gran ciudad situada en una vega a tres millas de distancia desde el mar. Las cañaverales de azúcar circundan la ciudad, entre las cuales recorre un gran río que desemboca en el mar. Las pequeñas embarcaciones pueden adentrarse en el río. La desembocadura y la parte hacia el oriente están cubiertas de playes. Los barcos que van allí en verano fondean a dos millas alejados de la costa. El lugar en que permanecen fondeadas las embarcaciones oscila su profundidad entre 5 y 18 brazas. Cuando sopla un viento contrario, los barcos, con el fin de hacerse a la vela y alejarse lo antes posible mar adentro echan anclas alejados de la ribera.

En otro tiempo aquí capturamos siete naos con el difunto Kemal Reis.

Desde aquí hacia el nordeste-este a 70 millas está la islita de colombaré (Las islas Columbretes). La tripulación turca llama a esta isla "La isla de serpientes" por la razón de que allí abundan serpientes que son inofensivas igual que en la isla del mismo nombre que existe en el Mar Negro. Esta islita se llama Colombaré por la abundancia de huevos de gaviotas. El fondeadero de la isla está situado en la parte oriental donde las galeras pueden fondear tranquilamente.

Partiendo desde allí en dirección al noroeste se halla el cabo de Penişkare (Peñiscola) a 45 millas de distancia. Penişkare se parece a una isla. Desde este promontorio hacia el sudoeste se llaga a Valencia que está a 75 millas. Toda esta costa de 75 millas son playas con aguas tranquilas, adecuadas para fondear.

Tortoze (Tortosa) es una gran ciudad a cinco millas adentro de la costa, está situada en una llanura. Frente a la ciudad recorre un río grande llamado Pornale (río Ebro), sobre el cual cruza un puente por la parte de la tierra. Este puente está construido sobre 13 embarcaciones. De vez en cuando se cambian las embarcaciones corrompidas por las nuevas que nunca baja el número de ellas menos de diez. La desembocadura del río está rodeado por un promontorio de arena muy llana en forma de una lengua, las embarcaciones que fondean en la ría están protegidas contra los

vientos, éstas se adentran hasta un lugar en donde el fondo del agua es fangoso, aquí se amarran frente al nordeste sujetadas con dos anclas una en el agua, otra en la tierra. La parte norte es un buen fondeadero. Todos estos fondeaderos están muy cerca al promontorio parecido a una lengua. Por la parte sudoeste del promontorio existe un puerto llamado Portofanko (¿Puerto del Fangal? o ¿Puerto de los Alfaques?) que quiere decir “puerto de fango”, el cual a pesar de ser fangoso está protegido contra cualquier viento. Es un buen lugar para anclar, las embarcaciones se amarran a la tierra. Por esta ribera vienen muy fuertes vientos desde las montañas, especialmente por la parte del río sopla un viento fuerte del noroeste.

Desde el puerto de Tortoze hacia la dirección nordeste cuarta al norte a cinco millas se encuentra el puerto llamado Kav Selon (Cabo Salou), es un buen lugar para fondear, está protegido contra los vientos desde el sudoeste hasta el norte. En el promontorio de este puerto, frente a los arrecifes hay escollos y bajíos que hay que tener cuidado de ellos.

Taregone (Tarragona) es una fortaleza situada sobre la falda de una colina a una milla adentro de la costa, carece de puerto. Las embarcaciones se arrastran a la tierra. En la estación invernal, las naos huyen de aquí para fondear en otro sitio. Desde Kav Selon hacia el este a 60 millas de distancia está la ciudad de Parselonya (Barcelona).

Parselonya es una gran ciudad costera, delante de la cual están las playas. Las grandes embarcaciones fondean en el mar de 18 brazas de profundidad. No se atreven a acercarse más a la costa, porque en cuanto sople un viento contrario no pueden hacerse a la vela y alejarse con rapidez. Delante de la ciudad está construido un pequeño puerto que alberga embarcaciones de escaso número”.

La ciudad de Kırnata (Granada) y las fortalezas de Malika (Málaga) y Elmeriye (Almería) y sus costas

Malika es una gran ciudad andaluza en la ribera del mar. Delante de ella hay playas. El sitio donde fondean las naos tiene una

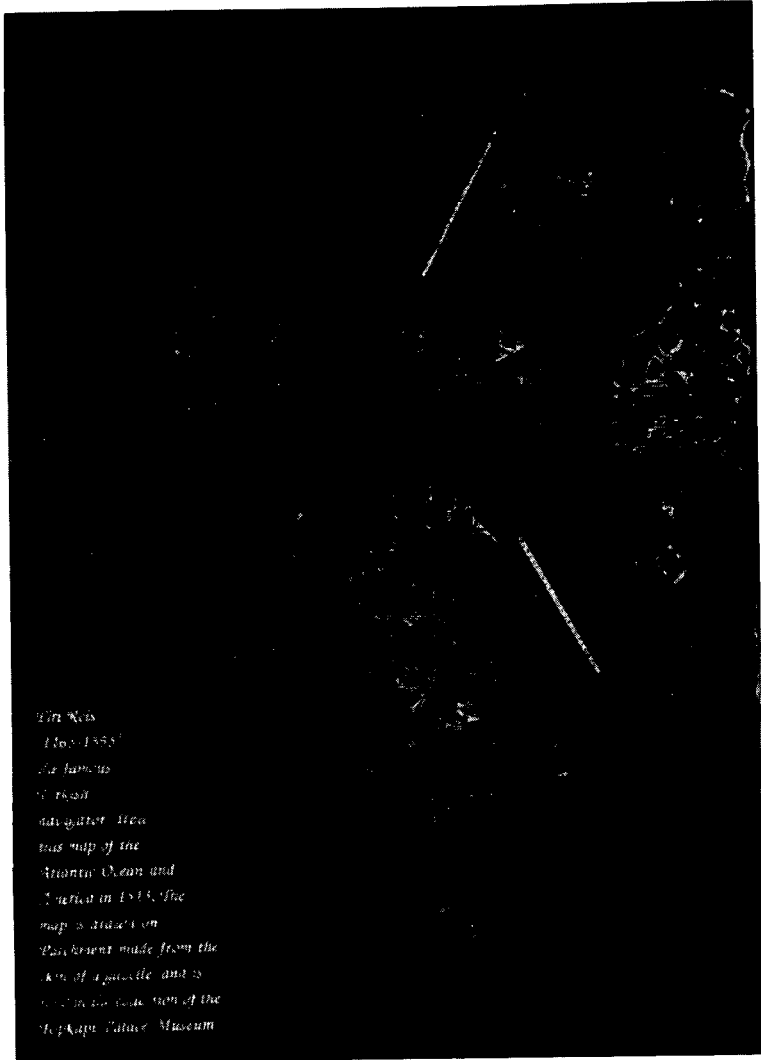
profundidad de 18 brazas. Detrás de los escollos frente a la ciudad se refugian las embarcaciones ligeras. Éstas vienen a cargar higos, porque en las costas andaluzas abundan las higueras. Por la parte sudoeste de la ciudad a cinco millas de distancia hay bajíos. Desde lejos se divisan dos montes que están frente a la ciudad.

Desde la ciudad de Malika hacia el este-nordeste está Felekon (¿Vélez-Málaga?) a 38 millas. Asimismo desde Malika en dirección al este está la fortaleza de Menakip (¿?) a 72 millas, entre las dos existe el castillo de Baliş (¿El Palo?). Según lo que dicen desde el castillo de Menekip hasta la ciudad de Kırnata que está en tierra adentro se tarda en llagar un día. Dicen que Kırnata está situada en un valle entre dos montañas, es una gran ciudad con 90.000 habitantes cuya perifería está rodeada de montañas.

Desde la fortaleza de Menekip hacia el nordeste-este a 70 millas se encuentra el castillo de Elmeriye que es una ciudad costera de Andalucía. En la parte oriental hay un puerto llano adecuado para el refugio de las embarcaciones cuya profundidad llega a 5 o 6 brazas. Las embarcaciones no fondean en un sitio más profundo de las 5 o 6 brazas, porque esta profundidad se considera estar en el mar abierto.

Desde aquí está a 18 millas Kav Kate (¿?), es un promontorio redondo como una isla y parecido a la cabeza de un gato, que quiere decir "Cabo de gato". Desde este lugar hacia el nordeste-sudoeste está Porto Ciniviz (¿?) a 15 millas. Desde aquí a dos millas hacia el mar se hallan los arrecifes largos como una galera casi a flor de agua. En el Porto ciniviz se fondea tan sólo provisionalmente, como son lugares de playas es posible hacerse a la vela con cualquier viento. Por la dirección nordeste de Porto Ciniviz existe un fondeadero llamado Kabriyole (¿?). Se entra en este amarradero por el sudoeste. Cerca de la playa hay un islote. Si es necesario fondear en ese islote hay que amarrarse por la parte que da a la ciudad. Entre la ciudad y la islita hay dos millas de distancia.

A la fortaleza de Baro (¿?) los árabes llaman "Muhakir", desde la cual hasta Lakole (¿?) hay 14 millas de distancia. Lakole es el



Resim 3: El planisferio de Piri Reis.

nombre de las tres islas pequeñas. La más grande de ellas es la del medio. La más cercana a la costa es un sitio apropiado para fondear. Desde aquellas islas hasta Kopri (¿ ?) hay 12 millas de distancia en dirección al nordeste-este. Desde Kav Kopri hasta Mezar (¿ ?) son 15 millas y desde Kav Mezar hasta Kartacine (Cartagena) 15.

Que se sepa así”.

Mallorca

Esta isla pertenece a España. Su perifería es de 250 millas. Es una isla montañosa y fértil con abundantes arroyos. Posee un rompeolas llamado Portobin. Las naos fondean echando anclas lejos del puerto a unas tres millas desde la costa. A la entrada del puerto hay dos torres entre las cuales se extiende una cadena.

Frente a la ciudad hacia el sudoeste hay unos escollos.

Cuando es preciso poner mástil en una nao o en otra embarcación, ésta se acerca a una de las torres delante del puerto. Con la ayuda de los aparatos montados en la torre ponen mástiles.

Desde aquí hacia el noroeste a unás tres millas se encuentra la fortaleza de Miyarko (Mallorca) sobre una colina alta. El puerto no está lejos de la fortaleza. Desde la ciudad de Miyarko hacia el sur hasta Kav Biyanko hay 15 millas de distancia, desde allí hasta Kav Karbonare son 5 millas. Desde Kav Karbonare hasta Seline, es decir el puerto de salina en dirección al nordeste son 6 millas. Esta salina es un gran pueblo situado al sur. Los alrededores de dos torres delante del pueblo son playas convenientes para fondear.

Desde aquí la isla de Kabrire hacia el sudoeste está a 8 millas de distancia. Frente a la isla de Kabrire está la islita de Konili cuyo fondeadero tiene la profundidad de 8 brazas. No es posible explicar la abundancia de conejos en esta islita. En un tiempo permanecimos en aquella isla. Los leventes cogieron 370 conejos. Desde aquí hacia el oriente se ve en el mar una roca redonda llamada Iskopi Perso. Allí el mar es más hondo.

La isla de Kabrire en la lengua turca significa “isla de cabra”. Por la parte poniente de esa isla hay un puerto natural llamado Santa

Meriye. Las embarcaciones que entran aquí echan anclas frente al sudoeste amarrándose también a la ribera del norte. Es un buen fondeadero protegido contra todos los vientos. Dentro del puerto existe un castillo perfecto con sus torreones y cortinas. Habíamos conquistado aquel castillo en un tiempo con el difunto Kemal Reis. Pero ahora tienen una guarnición en él. Desde aquí hasta la fortaleza de Miyarko son 30 millas. Desde un cabo hasta el otro hay 5 millas de distancia. Frente a la fortaleza a unas seis millas se encuentra el pueblo de Seline.

Desde “la isla de cabra” hacia el nordeste a 15 millas de distancia se halla Kale fikare que quiere decir “la cala de higueras”. Es un buen puerto natural en donde pueden dar fondo las grandes embarcaciones.

Antiguamente habíamos perseguido las siete naos de ellos forzándolas entrar en este puerto. Pero como la entrada del puerto era estrecha y en ambos lados había arrecifes altos, no fue posible adentrarnos pues desde arriba dejaron caer sobre nosotros grandes piedras.

Hacia el nordeste del puerto se ve otro puerto natural llamado Por Petire. A la entrada del puerto, más bien por el sudoeste existe una torre. En el puerto desemboca un arroyo. Es un puerto excelente para el refugio de las naos. Por el nordeste del puerto hay otro llamado Kolombi es decir “puerto de paloma” que es un buen fondeadero. Los tres puertos son hondos por estar en un lugar rocoso, adecuados para albergar las grandes embarcaciones. Las colinas están cubiertas de pinos. Desde “el puerto de Paloma” hacia la dirección al nordeste cuarta al norte a 15 millas se encuentra el puerto de Kav Miyarko. La torre delante del puerto se elava dentro del mar. Desde aquí hasta el castillo de Arkodye son 12 millas. El golfo se encuentra por el nordeste de la isla. Los barcos mercantiles vienen aquí a cargar trigo. Aquí se llama el golfo de Miyarko o Varkodye. Al puerto que está por el norte-nordeste del golfo se llama Kav Firmentare. Desde aquel promontorio en dirección al poniente-sudoeste a 40 millas está Porta Solyar.

Entre las dos localidades a unas 10 millas de distancia hacia el noroeste está Kav Firmentare. Aquí nos encontrábamos en un tiempo y en un despiste nuestro nos sorprendieron los infieles y mataron a once camaradas nuestros.

Desde este golfo hacia el poiente-sudoeste está Porto Solyar a 30 millas. Porto Solyar es un buen puerto, dentro del cual hay un excelente castillo llamado Mendraki que significa "Castillo de madera". Numerosos barcos vienen aquí a cargar aceite de oliva, porque no existe otro mejor como el de Miyarko.

Desde la entrada del puerto de Mendiraki en dirección al poniente-sudoeste está 30 millas de distancia la isla de Izle Duranko Nare que es una isla grande y deshabitada. La distancia entre aquella isla y el promontorio de Miyarko es de una y media millas, se llama a este cabo Pelemore.

En la isla de Miyarko no faltan nunca los centinelas, que en los altos si avistan un barco en el mar alertan en seguida tocando cornetas hacia Miyorko para avisar la llegada del barco. Por la parte oeste de la isla está la pequeña isla de Pantelimo cuyos alrededores son bajos. En el puerto hay el castillo de Andraki. Los barcos se amarran a una isla puntiaguda que está en la parte sudoeste del castillo, echando sus anclas en dirección al norte. A esta isla se llama Monto Alto.

Desde el promontorio de Pelemore en dirección al oeste está Molazi a 5 millas. Molazi tiene un puerto protegido contra el viento de norte. Se entra en este puerto por la parte septentrional. Desde aquí en dirección al sudoeste a 16 millas de distancia se encuentra Kav Tire Filipe y delante de este cabo hay una pequeña isla y algunos escollos. Los escollos de esta pequeña isla están casi a flor de agua.

Desde Tire Filipe hacia el sudoeste a 6 millas de distancia está el puerto de Lamporasi. Es un buen puerto. Las embarcaciones se amarran a la isla pequeña que está delante del puerto echando anclas en dirección al norte. Portobin está a 5 millas desde este puerto, y la ciudad de Miyarko a 3 millas desde Portobin.

Que se sepa así..."



Resim 4: Las Antillas en el mapa de Piri Reis.

Los mapas de Piri Reis

Piri Reis, considerado como fundador de la cartografía turca moderna, escribe en su "Bahriye" que la elaboración de un mapa requiere una profunda cultura y una preparación indiscutible. En un capítulo particular del "Bahriye" dice que en la confección de su mapa había seguido la tradición cartográfica del tiempo diseñando las ciudades y ciudadelas con líneas rojas y los lugares deshabitados con líneas negras. Los ríos están marcados con líneas gruesas, los bajos con puntos rajos, y los arrecifes y escollos con cruces. En el mapa no están indicadas las longitudes ni latitudes, y en su lugar hay líneas convergentes hacia rosas de viento, una en el norte y otra en el sur. Piri Reis añade también que este mapa estaba exento de errores.

El primer mapa de Piri Reis que actualmente se conserva en el Museo de Topkapı es un fragmento de un mapa más grande y está dibujado sobre una piel de camello en nueve distintos colores. Una simple observación al mapa nos permite ver que las inscripciones pertenecientes a la parte derecha fueron rotas por la mitad lo que nos induce a pensar que la obra completa integraba casi todo el mundo conocido, es decir Asia. Europa, etc. En el fragmento actual están representados América del Sur, una parte la Antártida, así como la parte occidental de África, Portugal, España y también las Antillas. Sobre cada país están diseñados los animales característicos del lugar y en los márgenes se encuentran las notas correspondientes a cada país. Tiene por dimensiones 86 cm de largo y 61 cm de ancho en la parte superior y de 41 cm en la parte inferior. En las inscripciones por la parte noroeste de América del Sur se ve la firma de Piri Reis: "Esto trazó el humilde Piri en el mes de Muharrem (primer mes del calendario lunar) de 919 (1513) en la ciudad de Gelibolu, hijo de Hadji Mehmed, hermano de Kemal Reis, que Dios perdone los pecados de ambos".

Por la parte nordeste de las Antillas se ve una figura de Ballena y dos personas que encienden fuego sobre ella. Referente a esto Piri Reis explica lo siguiente: "Antiguamente contaban que un

sacerdote llamado Sanvolrandan (Santo Brandán) navegó por los siete mares. Encendieron fuego sobre este pez. En cuanto se quemó el dorso del pez se sumergió en el mar, y éstos apenas pudieron embarcar en un bote y se fueron a la nave. Este suceso se relata en los antiguos mapamundis”.

Piri Reis, respecto a las Antillas, escribe que en la preparación de esta parte se había aprovechado de un mapa que pertenecía a Cristóbal Colón. Según su información, su tío tenía un esclavo español, el cual había estado tres veces en América participándose en las tres expediciones de Colón, y que poseía una copia del mapa del navegante genovés. Este esclavo informó a Piri Reis sobre los viajes de Colón, de cuya identidad no tenemos datos. Sabri Tümer opina que era un espía de Kemal Reis introducido en la expedición y que al final del viaje se apoderó del mapa de Colón y lo hizo llegar a Kemal Reis, siendo utilizado posteriormente por Piri Reis. “Las historias de espías en las expediciones eran corrientes -afirma Vicente Guillermo Arnaud- pues todos los Estados trataban de informarse del resultado de los viajes y de los conocimientos adquiridos por los otros, pues tal información resultaba en capacidad para nuevos viajes, exploraciones, descubrimientos, posesiones territoriales y obtención de riquezas. Era la época en que se carecía de información pues los reyes ocultaban los periplos, deformaban, omitían datos o destruían los mapas y mutilaban las historias. Los cartógrafos introdujeron alteraciones conscientes, que engañaron a quienes consultaban las cartas. A ello deben agregarse las deficiencias de los conocimientos de la época. Conforme a la llamada “política del secreto” se ocultaban referencias y crónicas escritas sobre viajes y descubrimientos. Esta política dio lugar a las informaciones de espías bien pagados”.

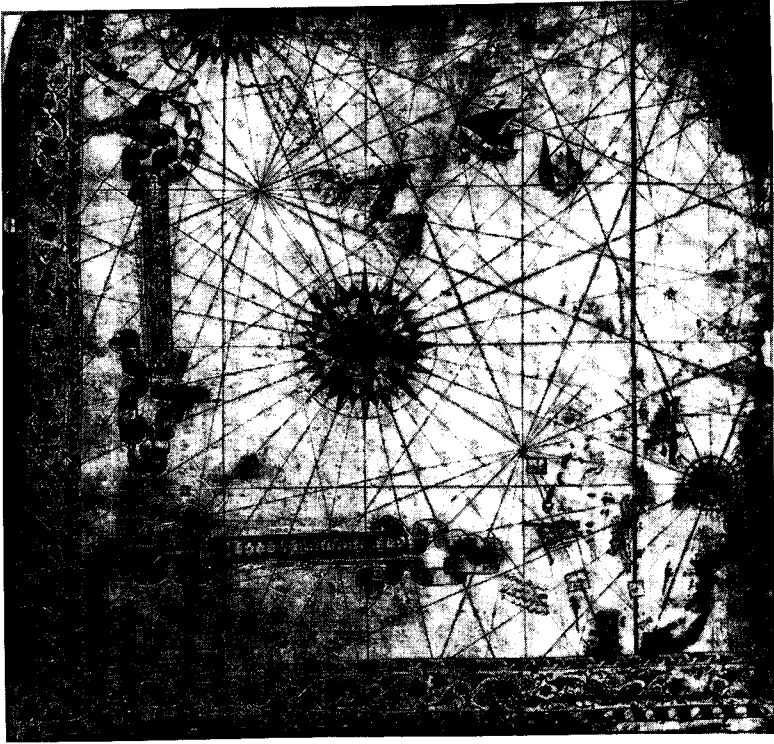
Desde luego es muy difícil probarlo, fuese lo que fuese Piri Reis tomó posesión del mapa de Colón probablemente en 1501 cuando capturó con su tío en las proximidades de España en una nave que volvía del tercer viaje de Colón. En esta nave, aparte de los mapas, se encontraban algunos utensilios y objetos

pertenecientes al Nuevo Mundo, acerca de los cuales nos da información en su "Bahriye".

En las inscripciones marginales de su mapa Piri Reis explica también cómo se descubrió América de un modo muy gracioso y llano, explicación que fácil de entender, destinada a los simples marineros:

"Estas costas son llamadas Antilya (Las Antillas). Fueron descubiertas en el año 896 del calendario árabe. Según lo que cuentan un infiel genovés llamado Colombo (Cristóbal Colón) fue quien descubrió estos lugares. En una ocasión llegó a las manos de dicho colombo un libro en el que fue escrito que al final del Mar Occidental (El Atlántico) se encontraban las islas y costas llenas de todo tipo de metales y piedras preciosas. Colombo después de haber estudiado el libro en profundidad explicó este asunto a los grandes de Génova diciéndoles: -Dadme dos naves, e ire a buscar esos lugares- Y ellos respondieron: -¡ Oh. hombre insensato! el Mar Occidental cómo puede tener un límite? Está rodeado de tinieblas- Dicho Colombo vio que no podía esperar ninguna ayuda de los genoveses fue entonces a pedir al Bey de España explicándole las mismas cosas. La contestación del Bey de España fue también la misma que los genoveses. Pero Colombo fue tan insistente que finalmente el Bey de España decidió darle dos harcos bien armados y equipados y dijo también: -¡ Oh, Colombo si es como tú dices, te hago capitán de esos lugares!- Desqués de decirlo lo envió a este Colombo al Mar Occidental".

Con respecto al libro citado arriba por Piri Reis que llegó a manos de Colón, P. Kahle opina que se trata de la "Imago Mundi" de Pedro de Alíaco, que decía que el Mar Occidental tenía un límite. ¿Sería un simple error de Piri Reis al decir que Colón primero había acudido a los genoveses en lugar de a los portugueses? Pero ¿por que no? Según la afirmación de Sabri Tümer, Colón pidió ayuda antes de los Reyes Católicos a los genoveses, a la República de Venecia, a Enrique VII rey de Inglaterra, al rey de Francia e incluso a los turcos, pues basándose



Resim 5: Segundo mapa.

en la relación de Í.H. Uzunçarşılı quien hace referencia a su vez a un antiguo libro de un erudito llamado Arif Molla, nos dice lo siguiente: “A una mañana tibia de primavera llegó al puerto de Kadirga (galera) una pequeña carabela portuguesa, dentro de la cual salió un infiel portugués en un bote y vino a tierra. Este infiel fue recibido por el sultán Bayaceto II a quien suplicó que le diese algunos barcos y cincuenta hombres para que pudiese ir a las tierras ricas al final del Mar occidente, y después de conquistar esas tierras a nombre del sultán poniendo su estandarte en ellas, volvería trayéndole los mismos barcos cargados de oro”.

Piri Reis afirma en la misma inscripción de su mapa que los nombres que designan las islas y costas fueron dados por el mismo Colón y añade también que ahora estas regiones estaban abiertas a todos y eran conocidas. Pero las Antillas estaban bastante mal dibujadas en el mapa de Piri Reis, pues al dibujarlas había sido totalmente fiel al mapa de Colón. Por ejemplo, Cuba está indicada como una parte del continente tal como creía el navegante genovés. Cuando Colón estaba cerca de las costas de Cuba en 1494 creyó que está isla formaba parte del continente, por lo tanto registró su opinión por un acta notarial y exigió que lo firmaran todos los hombres de su tripulación, declarando que Cuba fue un continente y cualquier persona que dijese lo contrario pagaría una multa de 10.000 maravedies así como sería cortada su lengua.

Colón nombró la isla que actualmente comparten Haití y La República Dominicana como “La Española”, ésta aparece en el mapa de Piri Reis “Isle despanya” que quiere decir “Isla de España” y que es la isla más grande entre todas. Viene después una isla, menos grande que ésta, denominada por el almirante turco como “Sancuvano batisdo” que indica Puerto Rico, cuya capital es San Juan. Hacia el nordeste está un grupo de islas que tienen nombre “Undizivercine”, es decir “Once Virgenes” que son las Islas Virgenes descubiertas en el segundo viaje de Colón. Sin embargo estas once islas están colocadas en el mapa de Piri Reis demasiado hacia el norte. La isla más cercana a Puerto Rico lleva por nombre “Isla bele”, probablemente se trata de la isla de Vieques, cuya

capital se llama Isabela. Bajando hacia el sur encontramos una isla con el nombre "Kavav", es difícil determinar a qué isla se refiere, viene después "Samokristo" que no es más que la isla St. Christopher. Las siguientes islas denominadas con los nombres "Santemeroya" y "Galanda" indican posiblemente la isla de Santa María Galanta.

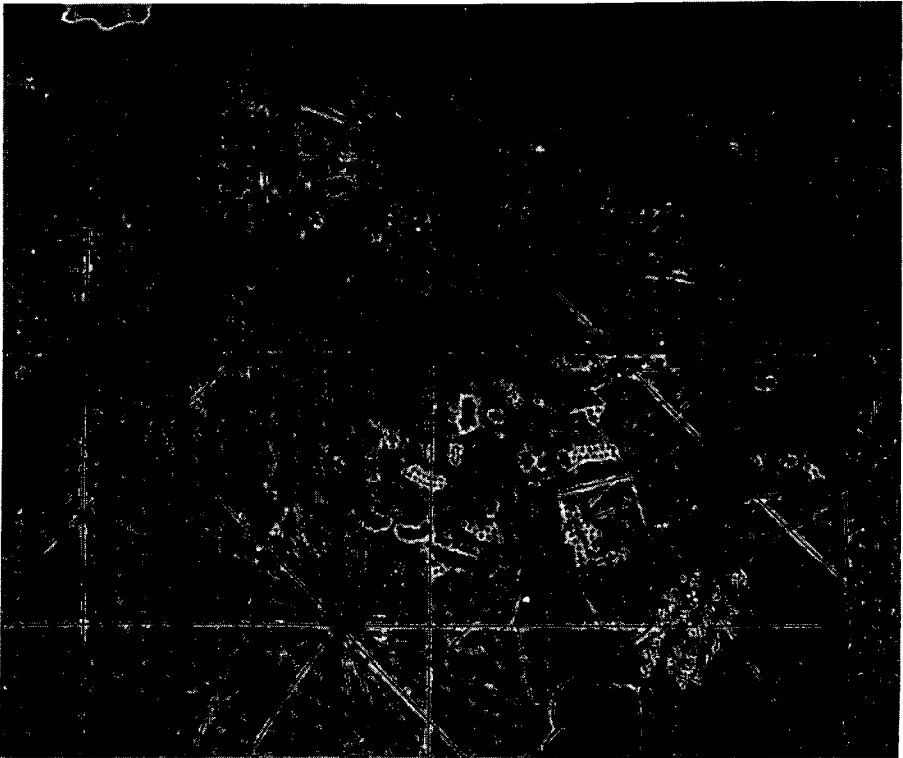
Como los mapas de Cristóbal Colón hoy están perdidos, las Antillas que él mismo dibujó aún perviven en el seno de este mapa, sin embargo no es el mapa más antiguo de América como lo describen algunos historiadores turcos. El primer mapa que indica América del Sur y del Norte como un continente aparte de Asia es el mapa de Juan de la Cosa de 1500 en el que Cuba aparece como una isla. Vienen después el planisferio cantino de 1502, de Maiollo de 1504, de Nicolo Caveri de 1505, de Contarini de 1506, el mapamundi de Martín Waldseemüller de 1507, de Johannes Ruysch de 1507, de Francesco Rosselli de 1508, de Vesconte de Maggiolo de 1511, de Pietro Martyr D'Anghiera y de Stobnicza de 1512. Sin embargo en el mapa de Piri Reis América del Sur fue dibujada con más exactitud, más o menos similar a los mapas modernos de hoy. La distancia entre África y América del Sur coincide con la de los mapas actuales. Piri Reis afirma que para realizar su planisferio había utilizado unos veinte mapas y mapamundis muy antiguos, algunos conservados en los archivos secretos, procedentes de la época de Alejandro Magno, y comenta también que él había sido el único hombre en Europa quien tuvo acceso a tales archivos. El cartógrafo turco elaboró el suyo reduciendo a una sola escala los varios mapas consultados, pues él mismo declara que había utilizado para su preparación aparte del mapa dibujado por Colón y de los antiguos mapas, cuatro mapas portugueses que representaban los mares de Sind, India y de China con diseños geométricos, y también de algunos mapas árabes llamados "Djaferiye". Concluye afirmando que el presente mapa está correcto y presenta los siete mares. Según él si existiera en un mapa un error, no importa que fuese mínimo, éste resultaría inservible.

El segundo mapa de 1528

Quince años después de la confección de su primer mapa dibujó el segundo también en Gelibolu, del que hoy se conserva solamente un trozo de 68x69 cm. de dimensiones. En este mapa figuran la parte norte del Océano Atlántico y también las recién descubiertas tierras de América del Norte y del Central. En el mapa Groenlandia está indicada como dos islas separadas, y hacia el sur se ven dos piezas de tierras, la primera de ellas se llama "Baccalao", y la segunda que está un poco más abajo es denominada como "Terra Nova", acerca de la cual la inscripción indica que ésta fue descubierta por los portugueses. Viene después la península de Florida, dibujada con bastante precisión y es denominada como "Sancuvan Batisto" por el mismo Piri Reis. Los dos fragmentos de tierra a su lado son Honduras y Yucatán descubiertas en 1517 y 1519 respectivamente. Cuba y Haití fueron dibujados con bastante exactitud en el segundo mapa. Sobre Cuba se ven escritas las palabras de "Isla de Vana". Los errores en el primer mapa fueron corregidos en éste.

La repercusión de los mapas de Piri Reis en el mundo

El descubrimiento de los dos mapas no tardó en producir un eco importante en el ambiente científico. El orientalista alemán Paul Kahle, que a la sazón se encontraba en Estambul, al investigar el mapa de Piri Reis se dio cuenta de su importancia dando a conocer a la comunidad científica mundial dicho mapa por primera vez en su ponencia dada en el Congreso de Orientalistas celebrado en Leiden en 1931. Le siguió Yusuf Akçura con su estudio titulado "Map drawn by Piri Reis" y publicado en 1932 en *Illustrated London News*. Tres años más tarde, la Asociación de Historia Turca imprimió el facsimil del mapa. A continuación apareció el trabajo colectivo de H. Alpogut y de F. Kurtoğlu en 1936 sobre el tema en cuestión. Un año después, la historiadora Afetinan dio una conferencia en Ginebra sobre la vida y obra del ilustre almirante turco, a quien siguió Sadi Hamid con su estudio "Die Nord Amerika Karte des Piri Reis-1528" publicado en *Belleten* en 1937.



Resim 6: Las Antillas en el segundo mapa.

Durante la Segunda Guerra Mundial, por los importantes acontecimientos políticos e históricos del tiempo, se disipó el interés sobre el tema. Pero terminada la guerra, los hombres de ciencia volvieron a concentrarse en dichos mapas. A partir de 1952 los mapas fueron estudiados por los científicos norteamericanos cuando un oficial de la marina turca regaló una copia del mapa de Piri Reis al ingeniero jefe del servicio hidrográfico de la marina de los Estados Unidos, Arlington H. Mallery. Desde entonces la imaginación se disparó. Mallery declaró de forma sensacionalista que Piri Reis describía en su mapa el territorio de la Antártida, antes de haber sido cubierto por los glaciares. Entre otros investigadores. I. Walters opinaba que el mapa contenía datos muy antiguos, probablemente de hace varios miles de años. El profesor Charles H. Hapgood, por su parte afirmaba que antes que Cristóbal Colón descubriera América algunos marineros navegaban por las costas del Nuevo Mundo y que en un pasado remoto los cartógrafos conocían nuestro mundo más que nosotros. Según la hipótesis de Hapgood. El cartógrafo turco había utilizado mapas pre-helénicos de los cuales se requería un conocimiento muy profundo en la trigonometría esférica. La expedición británico-sueco-noruega de 1949 hizo estudios explorando el estrato de hielo con la profundidad de mil metros, según ellos las diversas particularidades del perfil antártico dibujado por Piri Reis concardaba con las revelaciones sísmicas efectuadas por la expedición. Por otro Lado, los estudios realizados en el Año Geofísico Internacional entre 1957 y 1959, por el glaciólogo francés Claude Larius y por el soviético L.D. Dolguchin han confirmado que la configuración del perfil antártico del mapa de Piri Reis reproduce las costas antárticas antes de las glaciaciones. Dolguchin aseguró que el mapa de Piri Reis debía de estar necesariamente diseñado con ayuda de instrumentos que solamente la tecnología moderna puede dar.

Estas declaraciones llegaron hasta tal extremo que hubo quienes declararon incluso que los mapas de Piri Reis eran copia fiel de fotografías aéreas tomadas, hace más de diez mil años, sobre la vertical de Egipto. Desde luego no estamos de acuerdo con esta

afirmación tan irreal que tiende a ensombrecer el valor y esfuerzo del ser humano.

La hipótesis de los científicos arriba mencionamos referentes a la Antártida fueron cuestionadas por algunos, entre ellos el paleontólogo español Enrique Gil Bazán en su opinión, ya que el hielo es un agente erosivo importante, no puede saberse la cantidad exacta de roca que ha sido erosionada, por tanto el relieve anterior a las glaciaciones es imposible de definir con exactitud, y más aún en el siglo XVI. Gil Bazán afirma también que en el Holoceno la distribución geográfica y relieve de los continentes eran prácticamente idénticos al actual.

El segundo mapa de Piri Reis no es menos enigmático que el primero, por lo que concierne a Groenlandia que estaba representada como dos islas separadas. Por una expedición polar francesa fue confirmado recientemente que el hielo cubre el espacio entre las dos islas, por sondeos sismológicos se reveló que Groenlandia en realidad se compone de tres islas separadas.

Todavía no estamos en condición de saber cómo pudo dibujar Piri Reis con tanta precisión la costa del continente antártico y los contornos de Groenlandia.

BIBLIOGRAFIA SELECTA

- Afetinan, A, *Piri Reis'in Hayatı ve eserleri (La vida y obra de Piri Reis)*, TTK Yayınları, 4. baskı, Ankara, 1992.
- Akçura, Yusuf, *Piri Reis Haritası (El mapa de Piri Reis)*, TTK Basımevi, Ankara, 1999.
- Alpagut, Haydar-F. Kurtoğlu, *Piri Reis, Kitabı Bahriye*, TTK Yayınları, İstanbul, 1936.
- Bayat, Mert, *Kitab-ı Bahriye, Piri Reis'e Önsöz (Introducción a Piri Reis)*, The Historical Research Foundation.
- Guillermo Arnaud, Vicente, *Las Islas Malvinas, Descubrimiento, primeros mapas y ocupación Siglo XVI*, ANG Buenos Aires, 2000.
- Guirao, R., *El enigma de los mapas de Piri Reis, Libroexpres*, Barcelona, 1984.
- Kahle, P., "Un mapa de América hecho por el turco Piri Reis, en el año 1513, basándose en un mapa de Colón y en mapas portugueses", *Investigación y Progreso*, Madrid, 1931.

- Macia, Rosario, "I misteri di Piri Reis", *Rev. Italia Mare*, 1981.
- Nebenzhal, Kenneth, *Atlas de Colón y los grandes descubrimientos*, Magisterio, Génova, 1990.
- Özdemir, Kemal, *Piri Reis*, Başkent Ofset Kültür Yayınları, İstanbul, 1994.
- Senemoğlu, Yavuz, *Kitab-ı Bahriye*, Cilt II. 1001 Temel Eser, 1979.
- Tekeli, Sevim, *The map of America by Piri Reis*, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı - Yayınları, Ankara, 1997.
- Tümer, Sabri, *Amerika'nun Keşfinde Türkler (Los turcos en el descubrimiento de América)*, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1961.
- Wiley, Mitchell, "The continent that history lost", *The Christian Science Monitor*, 1967.
- Yurdaydın, H.G., "Kitab-ı Bahriye'nin Telif Meselesi" (La cuestión de la paternidad de Kitab-ı Bahriye), *AÜ. DTC Fakültesi Dergisi*, Cilt X, Sayı 1-2, Ankara, 1952.