

LA NAVEGACION EN LA ARABIA PREISLAMICA Y LOS COMIENZOS DEL ISLAM *

POR
JORGE LIROLA DELGADO

ANTE la rápida y sorprendente expansión musulmana iniciada en la primera mitad del siglo VII y que no sólo afectó al medio terrestre, sino también al marítimo, hasta el punto de llegar a convertir al Mediterráneo en un auténtico mar islámico durante el siglo X, hemos de preguntarnos si los árabes estaban familiarizados con el mar y la navegación antes del Islam. ¿Contaban ya con experiencia náutica antes de lanzarse a la conquista del Mediterráneo? Se trata de una cuestión muy debatida y a la que es difícil dar una respuesta definitiva¹. La opinión predominante entre los orientalistas ha sido aquella que mostraba a los árabes como un pueblo del desierto, extraño al mar, con temor a él y a la navegación, explicándose la creación de una marina de guerra musulmana únicamente gracias a la incorporación del elemento greco-siriaco, tras las primeras conquistas. No obstante, se levantaron algunas voces discordantes, tales como las de Fraenkel y Goldziher, quienes no veían a los árabes tan ajenos al mar. Les siguieron otros, entre los que cabe destacar a Syed Sulaiman Nadvi, quien

* El contenido de este artículo ha sido extraído, con ligeras modificaciones, de uno de los capítulos introductorios de la que fue mi Memoria de Licenciatura, titulada: *El nacimiento del poder naval musulmán en el Mediterráneo (28/649-60/680)*.

¹ Cfr. H. Kindermann: s.v. "al-Safina", EI¹, ed. fr., Supplément, 205-8, donde recoge las opiniones de los orientalistas que se hicieron la misma pregunta, tales como Nöldeke, Fraenkel, Wüstenfeld, Lammens, Wellhausen, Goldziher y él mismo.

de forma rotunda afirmó que los árabes conocían el arte náutico en la época preislámica, de manera que la aparición del Islam supuso sólo el aumento de esas actividades marítimas². Desde entonces no han sido pocos los estudiosos —árabes en su gran mayoría— que comparten este punto de vista. En las páginas que siguen vamos a replantearnos el tema y clarificar nuestra postura.

La Arabia anterior al siglo VII

La mayor parte de los casi tres millones de kilómetros cuadrados que constituyen la Península Arábiga son zonas desérticas. No obstante, existen también regiones más fértiles situadas en la franja costera que de sur a este comprende el Yemen, Hadramaut, Omán y Bahrain. La excelente situación geográfica de esta península, emplazada entre el Extremo Oriente y el Mundo Occidental, en plena ruta que conduce desde la India al Mediterráneo a través del Océano Indico, con una extensa costa bañada por tres mares: el mar Rojo al oeste, el océano Indico al sur y las aguas del Golfo Pérsico al este, influyó decisivamente en el desarrollo de relaciones comerciales marítimas. Ya desde la Antigüedad existían tales contactos entre los pueblos que florecieron en las citadas regiones costeras y sus vecinos de Abisinia y de las zonas circundantes del Golfo Pérsico, de los que los separaba una corta distancia por mar, mientras que por tierra era necesario recorrer un extenso camino hasta la Península del Sinaí y Mesopotamia, respectivamente, para tener que volver a hacer el mismo recorrido en sentido inverso. Además mantenían contactos comerciales por mar con Egipto y la India.

La más temprana documentación que se posee la conocemos a través de las inscripciones sumerias y acadias del tercer milenio a.C., en las que se habla de la existencia de relaciones marítimas entre Mesopotamia y las regiones de Dilmun (la actual Bahrain), Magan (Omán) y Melujja (no localizado). En cuanto al Yemen, entre los diversos estados que han podido situarse en él sobresale el de Saba. Su capital po-

² *The Arab Navigation*, Labore, 1966. Esta obra fue el resultado de una serie de artículos que publicó el autor en la revista *Islamic Culture* entre 1941 y 1942.

lítica era la ciudad de Ma'rib. Su puerto, Adén, era muy frecuentado, pues ocupaba una posición estratégica entre Suez y la India, con la que mantenía un próspero comercio. El gramático y geógrafo griego Agatarquides, que escribió una descripción del mar Rojo en torno al 110 a.C., nos presenta a los sabeos como capacitados marineros que navegaban en unas embarcaciones muy largas; y a comienzos de nuestra era, el geógrafo Estrabón comenta que parte de su población se dedicaba a la agricultura, mientras otros comerciaban en embarcaciones hechas con la madera procedente de su capital, Ma'rib, a la que describe como una montaña llena de árboles³. Los sabeos utilizaban la ruta terrestre que conducía, bordeando el Mar Rojo, a Siria; la misma ruta que tiempo después utilizarán los comerciantes de La Meca en la época de Mahoma. Sin duda, el empleo de esta ruta terrestre en lugar de la marítima que recorre el Mar Rojo venía determinada por una serie de factores entre los que hay que contar los fuertes vientos que soplan y que dificultan enormemente la navegación por este mar; a ello hay que unir la abrupta geografía de sus costas, así como la multitud de islas de corales que existen. Esos mismos factores fueron los que hicieron que la ruta fluvial paralela, la del Nilo, mucho más segura, fuese también ampliamente utilizada⁴.

El comercio con la India resultaba altamente rentable, dada la elevada demanda que existía en el mundo mediterráneo de los productos procedentes de Oriente, tales como especies, seda, perfumes, bálsamos, incienso, narcóticos y maderas preciosas (sándalo, teca y ébano). Por ello, griegos primero y romanos después, procuraron controlar las rutas que conducían del Mediterráneo a Extremo Oriente. Alejandro Magno, en el mismo año de su muerte, el 323 a.C., alquiló embarcaciones a los fenicios, máxima potencia naval de la época, y las trasladó por piezas a Mesopotamia, donde construyó otras pocas naves. Su objetivo era, tras descender por el Eufrates, navegar por el Golfo Pérsico

³ A. M. Fahmy: *Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century A.D.*, El Cairo, 1980², 42.

⁴ Se tiene constancia de que en época musulmana los barcos llegaban hasta el puerto de Aydāb, desde donde las mercancías eran transportadas con camellos a través del desierto hasta el Nilo, donde volvían a ser embarcadas en Aswān o en Qūs (cfr. A. Mez: *El renacimiento del Islam*, Madrid, 1936, 600). Sólo bastaba dejar que la corriente llevase la embarcación río abajo. El recorrido contrario se hacía gracias al sistema regular de los vientos que permitía a los barcos remontar fácilmente el río a vela.

y colonizar sus costas. La fundación por parte de Alejandro Magno de la ciudad que habría de llevar su nombre, Alejandría, uno de los centros comerciales más importantes de todo el mundo antiguo y medieval, estimuló el comercio que se desarrollaba a través del Mar Rojo, bien fuera por mar o bien por tierra bordeando la costa.

Los griegos de Egipto, los ptolomeos, continuaron desarrollando ese comercio que unía Oriente a Occidente, especialmente en la época de Ptolomeo VII. Algún tiempo después, un griego llamado Hipalo puso en práctica una nueva forma de navegar hacia la India; consistía en aprovechar el monzón del suroeste en el período estival y dirigirse al objetivo náutico directamente. Hasta entonces se había practicado una navegación de cabotaje, siguiendo la costa y sin adentrarse en la inmensidad del Océano. La datación de tan importante innovación no está clara. Algunos autores la fechan durante el reinado de Claudio (41-54 d.C.), pero otros proponen situarla antes, a finales del período de los ptolomeos. No obstante, no se trata de que Hipalo descubriese la existencia de los monzones, pues estos ya parecían conocerlos los griegos desde finales del siglo IV a.C. El viaje de vuelta desde la India se haría, sin duda, en invierno, aprovechando el monzón del nordeste, que sopla los seis meses en los que deja de hacerlo el del suroeste. Las embarcaciones grecorromanas aprovechaban mejor esos vientos que las embarcaciones árabes, puesto que utilizaban el aparejo con vela cuadrada, mientras que las árabes, en cambio, empleaban algún tipo de aparejo de propa a popa, que si bien no sacaba el máximo provecho al viento a favor permitía avanzar más cuando se navegase con el viento de cara, aventajando, en tales circunstancias a los navíos de vela cuadrada⁵. Además, las embarcaciones grecorromanas estaban más sólidamente construidas al ir unidas las planchas de madera que las formaban con clavos de hierro en lugar de fibras de cocotero, como sucedía con las naves características del Océano Indico, entre ellas las árabes.

Durante los años siguientes a la innovación de Hipalo los romanos intensificaron las relaciones comerciales Oriente-Occidente. En su intento de controlar dicho comercio lograron ocupar el puerto de Adén

⁵ El posterior desarrollo de este tipo de vela típica del Océano Indico dará lugar a la que, equívocadamente, se conoce con el nombre de vela latina, la triangular. En realidad, la vela utilizada por los romanos y, en general, en el Mediterráneo en la Edad Antigua era la cuadrada.

en la época de Claudio (41-54 d.C.), por entonces en poder de los himyaríes. Estos últimos habían sustituido al reino de Saba. Anteriormente, Augusto había hecho considerables esfuerzos para neutralizar el monopolio comercial de los himyaríes, pero sin éxito.

En el siglo II de nuestra era se produjo la emigración de la tribu Azd a Sihr primero, en la costa de Hadramaut, y a Omán más tarde. Allí tomaron como base Qalhat, a orillas del mar. Con miembros de esta tribu volveremos a encontrarnos, pues colaborarían activamente en la creación de la marina de guerra musulmana a mediados del siglo VII. En Omán ya estaban establecidos en esa época los persas, aún no sasánidas, que tenían como centro principal Sohar.

En el 225 surgió en Persia una nueva dinastía, la sasánida. Esta fomentó desde un principio la navegación y el comercio marítimo. Ya el primer emperador, Ardashir I (225-241) fundó numerosos puertos marítimos y fluviales. A principios del siglo IV este nuevo imperio hubo de soportar los ataques de los árabes de Bahrain y las costas vecinas. Poco después, en tiempos de Shapor II, los persas tomaron Bahrain y las zonas colindantes y establecieron colonias en dichos territorios. Este hecho obedecía al interés que tenían los sasánidas por controlar el comercio con la India. El primer paso había sido apoderarse del Golfo Pérsico.

El principal rival de los persas era el Imperio bizantino, prolongación en Oriente del Imperio romano. A partir del 330 había sido trasladada la capital desde Roma a Constantinopla. Los bizantinos tenían en los abisinios del reino de Aksum a sus aliados. Estos, cristianos también, defendían los intereses comerciales de Bizancio en la zona, frente al Imperio persa. Desde el siglo IV comenzó la ingerencia abisinia en Arabia, coincidiendo con la decadencia política y económica de los himyaríes; culminaría en torno al 525 con la invasión del Yemen. Los abisinios controlaban así ambas orillas del Mar Rojo, con los puertos de Adén en la orilla asiática y el de Adulis en la orilla africana. Garantizaban de este modo el mantenimiento de relaciones comerciales entre Bizancio y la India.

A finales del siglo VI los persas, no contentos con dominar únicamente el Golfo Pérsico, consiguieron hacerse durante algún tiempo con el control del Yemen mediante una acción naval enviada por el rey Cosroes.

Respecto a los puertos de la Península Arábiga que sostenían el

comercio que se venía desarrollando desde la Antigüedad, tenemos noticias de los mismos fundamentalmente gracias a la guía náutica del Mar Rojo y el Océano Indico que escribió antes del 71 d.C., un comerciante griego desconocido. En ella aparecen tres prósperos puertos en la parte meridional: Muza, Cana y Moscha, identificados respectivamente con Mocha, en el Mar Rojo, Ḥiṣn Gurāb y Jor Reiri⁶. En la costa occidental destacaremos los puertos de Leuce Come, Šī'ayba, que hacía las veces de puerto de La Meca antes de la fundación de Yidda, y al-Ŷār, el puerto de Yaṭrīb, la futura Medina.

Así pues, a comienzos del siglo VIII la Península arábiga era un mundo menos aislado de lo que se ha creído durante mucho tiempo, y es entonces cuando aparece en escena un personaje que transformaría ese mundo. Su nombre era Mahoma y su influencia habría de sobrepasar los límites geográficos de Arabia.

La Arabia de Mahoma

La Península Arábiga, al iniciarse el siglo VII, continuaba siendo ruta de paso del comercio que se desarrollaba entre los mundos occidental y oriental. En dicho comercio desempeñaba un papel fundamental La Meca, situada estratégicamente en el eje Yemen-Siria. Según M. A. Shaban⁷, el comercio era la única razón de ser de esta ciudad y su actividad comercial era el factor determinante de la política y el sistema religioso que imperaban. Para él, la religión era "inseparable del comercio y el éxito de una ayudaba a acrecentar el del otro". Había sido con la intención de garantizar la seguridad de las caravanas comerciales por lo que se había establecido "un elaborado sistema de meses sagrados, de peregrinaciones y de ritos religiosos, con la cooperación de las tribus de los alrededores". En La Meca se encontraba el santuario de la *ka'ba*, venerado por todos. La Meca era, pues, un centro comercial y religioso a un mismo tiempo.

En ese ambiente nació y creció Mahoma, un comerciante que se convertiría en profeta de una nueva religión y promotor de un nuevo

⁶ La identificación fue hecha por Schoff: *Notes to Periplus*, 106, 116 y 140, *apud* Fahmy: *Sea-Power*, 46.

⁷ *Historia del Islam (600-750 d.J.C.)*, Barcelona, 1976, 11 y ss.

imperio. Ese nuevo imperio adoptaría como centros político-religiosos iniciales las ciudades de La Meca y Yaṭrib; esta última pasaría a ser conocida desde entonces como Medina. Ambas ciudades, además de ser etapas en la ruta que del Yemen conducía a Siria, disponían de un pequeño puerto en la costa del Mar Rojo: al-Šu‘ayba y al-Ŷār, respectivamente. A través de ellos mantenían relaciones comerciales con Abisinia. Tales relaciones están atestiguadas en textos que nos ha conservado la historiografía árabe, según vamos a comprobar a continuación.

En el año 605, según Ibn Hišām, Ibn Sa‘d y al-Ṭabarī⁸, los restos de una embarcación (*saftna*) llegaron a al-Šu‘ayba⁹. Era un barco bizantino (*min al-rūm*), comercial (*li-raʾyul min al-tuŷŷār*), al mando del cual iba un tal *Baqām*. Su madera fue utilizada para reparar el techo de la *Ka‘ba*, labor que llevó a cabo un carpintero copto. Este texto, que no nos permite saber si su verdadero destino era el puerto al que fue a parar, pone de manifiesto la carencia absoluta de madera que sufría Arabia.

Al-Ṭabarī¹⁰ menciona que en el año 615 once hombres y cuatro mujeres, musulmanes todos ellos, salieron de La Meca y se dirigieron al puerto de al-Šu‘ayba. Allí encontraron dos barcos mercantes (*saftnatayn li-l-tuŷŷār*) que los llevaron a Abisinia (*arḍ al-Ḥabaša*) por medio dinar. Ibn Hišām¹¹ da una lista de quienes iban en ese grupo; en ella aparece ‘Uṭmān b. ‘Affān, el que será tercer califa, acompañado de su mujer, Ruqayya, hija de Mahoma, y eleva el número a más de ochenta. No hay ningún indicio de que esas dos embarcaciones fuesen árabes. Lammens¹² piensa que no lo serían al no existir referencias en las crónicas de La Meca al uso de naves árabes en el comercio con Abisinia. Una parte de esos *emigrados* volvieron al trasladarse Maho-

⁸ Ibn Hišām: *Sirat al-Nabī*, ed. Muḥammad Muḥyī l-Dīn ‘Abd al-Ḥamīd, 4 vols., El Cairo, 1937, I, 209 y ss.; Ibn Sa‘d: *Kitāb al-tabaqāt al-kabīr*, 9 vols., Beirut, 1963?, I, 145; Al-Ṭabarī: *Ta’rīj al-rusul wa-l-mulūk*, ed. M. J. de Goeje, 15 vols., Leiden, 1964, I, III, 1135-6.

⁹ En Ibn Hišām y al-Ṭabarī aparece *Ŷudda*, pero Ibn Sa‘d escribe *al-Šu‘ayba*, y añade: “Y era el puerto marítimo antes de serlo *Ŷudda*”.

¹⁰ *Ta’rīj*, I, III, 1181 y ss.

¹¹ *Sira*, I, 343 y ss. El mismo autor, III, 422-3, da una lista de los musulmanes que murieron en Abisinia, mujeres que habían emigrado e hijos que allí nacieron.

¹² *Arabie Occidentale*, 15, *apud* Fahmy, *Sea-Power*, 63.

ma a Medina para unirse a él. Otro grupo, sin embargo, esperó hasta el año 7 de la hégira/628 cristiano para regresar ¹³.

Montgomery Watt ha estudiado las posibles razones que motivaron ese traslado de musulmanes a Abisinia ¹⁴. Este orientalista baraja varias justificaciones. La dada por las fuentes árabes, que la atribuyen a la difícil situación que habían de soportar en La Meca, no explica el por qué algunos de ellos no regresarían hasta mucho más tarde de haberse instalado en Medina la comunidad musulmana, lejos de sus perseguidores. Watt se pregunta, al plantearse otras posibles causas: "...¿esperaba Mahoma hacer de Abisinia una base de ataque contra el comercio mequí como hizo más tarde de Medina? ¿Trataba acaso de desarrollar otro itinerario comercial desde el sur hasta el Imperio bizantino, fuera de la vigilancia de la diplomacia mequí, y romper así el monopolio de los mercaderes mequíes?"

Hay que partir del hecho de la existencia de relaciones comerciales entre La Meca y Abisinia. Probablemente los que emigraron a Abisinia vivieron allí gracias al comercio. También podría haber ocurrido que Mahoma albergase la esperanza de una posible ayuda militar que le permitiese hacerse con el control de La Meca, a la que los abisinios, aliados de los bizantinos, ya habían atacado hacía casi un siglo. Fuera como fuera, los mequíes parecieron alarmarse y enviaron inmediatamente dos hombres que se presentaron ante el rey abisinio pidiendo la extradición de los emigrados. Los enviados no pudieron conseguir su propósito, pero al menos pondrían al rey en conocimiento de la débil situación de los musulmanes en La Meca, contrarrestando así los proyectos de Mahoma. Por último, apunta Watt que pudiera tratarse de una medida para poner fin a las diferencias internas que parecían haber surgido dentro de la comunidad musulmana.

En el año 6/627 el rey abisinio envió a su hijo con una delegación de sesenta personas al Profeta, pero el barco que los transportaba naufragó, pereciendo sus tripulantes y pasajeros ¹⁵.

Un año más tarde, en el 7/628, unos cincuenta nuevos musulmanes

¹³ Ibn Sa'd: *Ṭabaqât*, I, 208; y al-Ṭabarî: *Ta'rîj*, I, 1571. El puerto en el que desembarcaron fue al-ÿâr, el más cercano a Medina.

¹⁴ W. M. Watt: *Mahoma: profeta y hombre de estado*, Barcelona, 1967, 63-6. Seguimos a este autor en la exposición de esas motivaciones.

¹⁵ al-Ṭabarî: *Ta'rîj*, I, III, 1570.

de la tribu de al-Aš'ar partieron desde el Yemen por mar hacia Medina. Según Ibn al-Aṭir¹⁶, una tormenta los llevó a Abisinia, donde fueron recibidos por los musulmanes refugiados allí. Estos los acompañaron a Medina. Llegaron al producirse la victoria de Jaybar. A causa de estos avatares fueron conocidos por *la gente del barco*¹⁷. Ibn Sa'd¹⁸, que recoge la noticia de esa delegación enviada al profeta, nada dice de la tormenta y el desvío a tierras abisinias.

Los testimonios anteriores documentan la existencia de relaciones marítimas entre Abisinia y el Ḥiḡāz. Ninguno de los textos prueba que las embarcaciones utilizadas fueran árabes; más bien parecen ser los abisinios los que se encargaban de la parte náutica. No obstante, en la última noticia, en la que aparecen habitantes de la Arabia Meridional, bien podría tratarse de embarcaciones árabes. De cualquier forma, no desconocían la navegación y los textos nos los presentan surcando las aguas marinas. Otro dato de interés que queremos destacar es la confirmación de la alta peligrosidad de la navegación por el Mar Rojo, en el que los naufragios eran bastante frecuentes, como se ha podido observar.

Términos náuticos en la poesía preislámica

El mar y toda una serie de elementos náuticos aparecen en la poesía preislámica, a través de la cual se expresó la Arabia de la *Ŷahiliyya*. Las *mu'allaqāt* nos presentan, en opinión de F. Corriente, que las ha traducido y estudiado con profundidad, un cuadro "bastante completo, además de genuino, como para hacer cierto el viejo dicho de que la vida de los árabes estaba compendiada en su poesía"¹⁹. De ahí que podamos cuestionarnos la tesis tradicional que nos presenta a los árabes como desconocedores del arte de navegar, al comprobar que en su poesía antigua existen no pocos términos náuticos. Bien es cierto que algunos de ellos son de origen foráneo, pero esto no es sufi-

¹⁶ *Usd*, V, 146, *apud* Fahmy: *Sea-Power*, 63.

¹⁷ Así los llama Muslim: s.v. "Fadā'il al-Aš'ariyyīn", VII, 172, *apud* Fahmy: *Sea-Power*, 63.

¹⁸ *Ṭabaqāt*, I, 348.

¹⁹ F. Corriente: *Las mu'allaqāt: Antología y Panorama de Arabia Preislámica*, Madrid, 1974, 14.

ciente razón —creemos con Nadvi y Fraenkel²⁰— para poder afirmar que la navegación era extraña a los árabes, sino que por el contrario prueban contactos marítimos con otros pueblos.

La mayoría de los términos suelen aparecer en comparaciones. Para Kindermann²¹, esas comparaciones, que suelen estar desprovistas de colorido, podrían haber sido inventadas en las costas utilizándose después como clichés en el interior. Las referencias, en realidad, se localizan en poesías de autores que vivieron o estuvieron al menos en algún momento de su vida en zonas costeras, especialmente Bahrain, región del Eufrates y Tigris y el Golfo Pérsico en general.

A continuación vamos a analizar los más importantes fragmentos poéticos en los que aparecen alusiones al medio marítimo y estudiar los términos técnicos referidos al mismo²².

Ṭarafa b. al-ʿAbd al-Bakrī (m.c. 569), cuya vida se desarrolló en *Hīra* y *al-Bahrayn*, sustituye en el *raḥīl* introductorio de su *muʿallaqa* los camellos de los arenales por las naves surcando el mar:

“Una mañana los palanquines de la Malikí parecieron,
como grandes naos (*jalāyā safīn*), por los ensanches de la vaguada de
Dād
naves adultas (*ʿadawliyya*) o como las (*sufīn*) de Ibn Yāmīn,
que, ora en su curso, ora a bordadas, el marinero (*al-mallāḥ*) lleva,
surcando su proa (*ḥayzīmu-ha*) las ondas (*ḥabāb*) del agua,
cual divide la tierra con la mano quien juega al *fiyāl*²³.

En tan sólo tres versos, que han sido considerados por F. Corriente²⁴ como “un reflejo de la tradicional navegación en el Golfo Pérsi-

²⁰ *Apud* Fahmy: *Sea-Power*, 50.

²¹ *S.v.* “*safīna*”, *EL*, ed. fr., Supplément, 193.

²² Este estudio ya ha sido hecho por una serie de autores, entre los que destacamos a Nadvi: *The Arab Navigation*, 15-18; Fahmy: *Sea-Power*, 50-55; Anwār ʿAbd al-ʿAlīm: *al-Milāḥ wa-ʿulūm al-biḥār ʿind al-ʿArab*, Kuwait, 1979, 23 y ss.; Aḥmad Muḥammad ʿAḥīyya: *Adab al-baḥr*, El Cairo, 1978, 29-43; y Qāsim Rāḍī Mahdī: “Maḡāhir al-biʿa al-baḥriyya fil-šīʿr al-yāhili”, *al-Mawrid*, X, núms. 3-4 (1981), 128-140.

²³ Seguimos para este poeta la traducción de F. Corriente: *Muʿallaqāt*, 81. Los términos árabes los hemos extraído del *Šarḥ al-qasīd al-sabʿ al-ṭiwāl al-yāhiliyyāt*, que compuso Abū Muḥammad b. al-Qāsim al-Anbārī (m. 940), ed. crítica y comentario por ʿAbd al-Salām M. Hānīn, El Cairo, 1980⁴, 135-9.

²⁴ *Muʿallaqāt*, 80.

co”, nos encontramos varios términos para designar las naves (*jalāyā*, *sufun* y *‘adawliyya*), además de *ḥabāb*, o *ḥubāb* en otra de sus vocalizaciones, y *ḥayzūm* para referirse a las olas o las ondas que el viento forma en la superficie del agua y la proa de la embarcación, respectivamente. En el segundo verso aparece el nombre de un marinero árabe o, cuando menos, de un constructor de barcos, Ibn Yāmin. Según algunos, era un gobernante de Bahrain. Nadvi²⁵ sugiere que podría tratarse de un comerciante judío propietario de embarcaciones.

El mismo poeta compara el cuello de su camella con el timón de una nave, función que cumplía en aquellos tiempos un remo introducido en el agua de forma perpendicular y situado en la popa:

“De cuello largo y erecto, cuando lo alza
es como el timón de un batel (*sukkān būṣī*) que remonta el Tigris”²⁶.

Un nuevo tipo de embarcación aparece en el verso anterior: *būṣī*, el mismo que al-A‘šā (m. 629) utiliza en su poema:

“Como las aguas del Eufrates que abaten, cuando se agitan,
el barco (*al-būṣī*) y al nadador (*al-māhir*)”²⁷.

En su mu‘allaqa, ‘Amr b. Kulṭūm al-Taglibī (m.c. 600) coloca este verso cargado de soberbia:

“Cubrimos la tierra, que se nos quedó estrecha,
y las aguas del mar llenamos de navíos (*safīn^{an}*)”.

Jaliyya, pl. *jalāyā*, es un tipo de embarcación citado por los poetas Tarafa y al-A‘šā²⁸. Los diccionarios y obras especializadas²⁹ lo definen como un gran barco o aquel que navega por sí mismo, sin tener que ser movido por marineros, o aquel al que sigue un bote pequeño.

²⁵ *Arab Navigation*, 16.

²⁶ F. Corriente: *Mu‘allaqāt*, 83 (traducción); y al-Anbārī: *Šarḥ*, 171 (texto árabe).

²⁷ Texto árabe en Su‘ād Māhir: *al-Baḥriyya fī Miṣr al-islāmiyya wa-ṭ-ṭāru-hā al-bāqiya*, El Cairo, 1967, 333.

Ṭarafa y al-A'šā²⁸. Los diccionarios y obras especializadas²⁹ lo definen como un gran barco o aquel que navega por sí mismo, sin tener que ser movido por marineros, o aquel al que sigue un bote pequeño. Era, pues, una nave dotada de velas (*dāt al-qilā'*), como se desprende de un verso del poeta al-A'šā³⁰.

Safīna, pl. *sufun*, *safīn* o *safā'in*, es el término genérico utilizado para la embarcación³¹ junto con *markab*, aunque este último parece no ser utilizado hasta más tarde; no aparece en el Corán. *Safīna*, por el contrario, sí es una palabra coránica, aunque *fulk* sea empleado con más profusión, con un sentido global también, en el libro sagrado. En cambio, en la poesía preislámica domina *safīna*. La raíz S-F-N, si la buscamos en las obras lexicográficas³², vemos que significa “pelar, descortezar”; *al-safan* es “la corteza”, y *al-safīna*, “la nave”, porque descortezaba la superficie del mar. Para Nadvi³³, la raíz es árabe pura y significa “pelar madera con una cuña”, designando *safīna* “la madera así pelada”. Fraenkel, y con él Fahmy³⁴, piensa que no es árabe, sino que se trata de un préstamo procedente del arameo. En realidad podría derivar del acadio (*sapīnatu*), del que pasaría al arameo³⁵. H. Kindermann³⁶ ha estudiado su evolución semántica hasta llegar a significar a menudo barco de transporte. El significado originario —piensa este mismo autor— podría ser barco con cubierta. Con este sentido aparece en el Antiguo Testamento (Jonás I,5).

'*Adawli*, pl. '*Adawliyya*, es otro de los tipos de embarcaciones que

²⁸ Sobre este término, véase Fahmy: *Sea-Power*, 52-3; y D. al-Nujaylī: *al-Sufun al-islāmiyya 'alā ḥurūf al-mu'jam*, Alejandría, 1974, 42.

²⁹ Ibn Sida: *Kitāb al-Mujaššaš*, 17 partes en 5 vols. Beirut, s.d., III (10.ª parte), 26; Ibn Manẓūr, *Lisān al-'arab*, 15 vols., Beirut, 1956, XIV, 241; E. W. Lane: *An Arabic-English Lexicon*, 8 vols. Beirut, 1968, II, 805; y 'Abd al-Fattāḥ al-Sa'īdī, y Ḥusayn Yūsuf Mūsā: *al-Iṣṣāḥ fī fiqh al-luga*, 2 vols., El Cairo, 1964², II, 980.

³⁰ *Lisān*, XIV, 241. En el mismo verso aparece el término *ju'ju'* con el sentido de proa.

³¹ Cfr. Fahmy: *Sea-Power*, 52; del mismo autor: *Muslim Naval Organisation in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century A.D.*, El Cairo, 1980³, 125; y al-Nujaylī, *al-Sufun*, 65.

³² *Al-Mujaššaš*, III (10.ª), 23; *Lisān*, XIII, 209-10; y *al-Iṣṣāḥ*, II, 979-80.

³³ *Arab Navigation*, 4.

³⁴ *Sea-Power*, 52.

³⁵ Cfr. L. Koehler, y W. Baumgartner: *Lexicon in veteris Testamenti Libros*, Leiden, 1958, 664.

³⁶ S.v. “safīna”, EI¹, *Supplément*, 205-8.

aparece en Ṭarafa³⁷. Los diccionarios y obras especializadas³⁸ nos dicen que toma su nombre de una localidad de Bahrain llamada 'Adawli o de un constructor con el nombre de 'Adwal. La ciudad presenta problemas de identificación. Kindermann³⁹ piensa que no se trata de un topónimo de la región de Bahrain. Siguiendo esta opinión, George Fadlo Hourani⁴⁰ la identifica con el puerto abisinio de Adulis; ello mostraría —según él— la presencia de barcos abisinos en el Golfo Pérsico, lo cual, no obstante, no deja de sorprenderle por no ser el abisinio un pueblo marinerero.

Būṣī, pl. *bawāṣī*⁴¹, es una arabización del persa *buzi*. Aparece en los poetas Ṭarafa y al-A'ṣā. Según los diccionarios⁴², es una embarcación pequeña. Para Fraenkel⁴³ se trata de una nave de reducidas dimensiones que iba por delante de las de gran calado en las aguas poco profundas, por las que difícilmente pueden navegar las últimas; la pequeña se utilizaba para alcanzar la costa. Dozy⁴⁴, sin embargo, difiere al describirlo como un barco enorme dotado de tres velas. Coincide Dozy con el testimonio que nos da Nāṣir Jasrū en su viaje a Iraq. Este autor nos cuenta que el 17 de *Šawwāl* del 443/22 de febrero de 1052 embarcó en una nave de este tipo en el río de *al-Ubulla* y la califica como una gran embarcación (*safīna kabīra*) en la que numerosa gente iba apostada en sus costados⁴⁵. Obsérvese, de cualquier modo, que también en Ṭarafa y al-A'ṣā aparece como utilizada en vías fluviales, por lo que su calado no sería excesivo. Dozy señala este vocablo como origen de la palabra *buzo* en español, referido a embarcación, y otras en diversas lenguas occidentales⁴⁶. Hādī Ḥasan⁴⁷ deduce de todo esto

³⁷ Para su estudio véase Fahmy: *Sea-Power*, 53; y al-Nujayli: *al-Sufun*, 94.

³⁸ *Al-Mujaṣṣas*, III (10.^a), 26; *Lisān*, XIII, 437; y *al-Iṣṣāh*, II, 980.

³⁹ H. Kindermann: *Schiff im Arabische*, Bonn, 1934, 63, apud Fahmy: *Sea-Power*, 53.

⁴⁰ *Arab Seafaring in the Indian Ocean in ancient and early medieval times*, Princeton, 1951, 42.

⁴¹ Fahmy: *Sea-Power*, 53-4; y al-Nujayli: *al-Sufun*, 17-8.

⁴² *Lisān*, VII, 9.

⁴³ Apud Fahmy: *Sea-Power*, 54.

⁴⁴ *Supplément aux dictionnaires arabes*, 2 vols., Leiden-París, 1967³, I, 128, s.v. "Būṣ".

⁴⁵ Al-Nujayli: *al-Sufun*, 18.

⁴⁶ *Supplément*, I, 128. De la misma raíz consigna el término *būṣī*, que traduce por "marino, hombre de mar".

⁴⁷ Apud Fahmy: *Sea-Power*, 54.

la existencia de barcos persas en la época preislámica, barcos que serían bien conocidos ⁴⁸.

En unos versos del poeta al-Nābiga al-Ḍubyānī aparecen dos nuevos tipos de embarcaciones ⁴⁹. El primero de ellos, *jaliy*, pl. *julūy* o *julyān*, es un tipo de embarcación de menor tamaño que *al-'adawlī* ⁵⁰. Probablemente se aplicaría al tipo conocido como *al-jaliyya* y se utilizaría en el transporte de mercancías ⁵¹, tal y como se desprende del texto del poeta: *...al-julūy al-muḥammala al-ṭiqāl...* (...los *julūy* que transportaban pesadas cargas...).

Qurqūr(a), pl. *qarāqir* o *qarāqīr*, el segundo tipo, es otra de las clases de navíos conocida por los árabes desde tiempos preislámicos. Esta conocerá un gran desarrollo en la Edad Media. Los diccionarios y obras lexicográficas ⁵² los describen como barcos de gran tamaño. Dozy ⁵³ lo califica de barco mercante de enormes proporciones y hace derivar su nombre del griego κερκοθρος, que en lengua latina equivale a *Cercurus*. Kindermann ⁵⁴, por el contrario, piensa que podría proceder de una raíz semítica. Gildemeister sugiere que se trata de una embarcación pequeña y, en este sentido, Nöldeke y Kindermann traducen el término por canoa. La explicación de estas divergencias en cuanto al tamaño nos la da Ibn Baṭṭūṭa, quien menciona este término en tres ocasiones y señala que los hay grandes y pequeños ⁵⁵. Al-Nuwayrī al-Sikandarī ⁵⁶, autor del siglo XIV, lo clasifica entre los barcos de gran tonelaje y lo describe, coincidiendo con Ibn al-Mankalī, también del mismo siglo, con tres plataformas; navegaba sólo con velas debido, sin duda, a su gran tamaño y tonelaje, exactamente con tres, de las que al-Sikandarī nos da los nombres en lengua *faranjī*; y transporta mercancías, de donde se explica su gran capacidad. De los

⁴⁸ La influencia persa en el desarrollo náutico árabe ha sido puesta de relieve por Gabriel Ferrand en los numerosos estudios que dedicó a la navegación árabe por el Golfo Pérsico y el Océano Indico.

⁴⁹ Qāsim Rāqī Mahdī: "Maẓāhir al-bī'a al-baḥriyya", 131.

⁵⁰ *Al-Mujaṣṣaṣ*, III (10.), 26; *Lisān*, II, 260; y *al-Iṣṣāḥ*, II, 980.

⁵¹ Al-Nujaylī: *al-Sufun*, 42.

⁵² *al-Mujaṣṣaṣ*, X, 26; *Lisān*, V, 90; y *al-Iṣṣāḥ*, II, 980.

⁵³ *Supplément*, II, 335.

⁵⁴ *Apud* Fahmy: *Sea-Power*, 54.

⁵⁵ *Apud* al-Nujaylī: *al-Sufun*, 122.

⁵⁶ *Apud* al-Nujaylī: *al-Sufun*, 121-5.

datos anteriores se puede deducir que sería lento. Por otro lado, necesitaba emplear barcos auxiliares (*qawārib*) en los puertos, al no poder entrar en todos ellos dado su tamaño. La tripulación de una de esas naves, veneciana, en el año 768/1366-7, sin contar comerciantes y mozos que les acompañasen, alcanzaba —seguimos a al-Sikandarī— la cifra de unos 90 marineros. El mismo autor menciona cuatro *qarāqir* venecianas y catalanas en Alejandría en ese mismo año. También este tipo de barcos tenían en ocasiones un uso militar, tal como apuntan una serie de autores modernos que han estudiado el tema ⁵⁷, quienes refieren que son barcos grandes y utilizados para el transporte de provisiones para la flota, además de armamento, con lo cual no perdían en parte su función primordial: transporte de mercancías. Este uso militar se atribuiría al tipo que Ibn al-Mankalī llamaba *al-qurqūra al-ḥarbiyya* ⁵⁸. Ibn al-Jatīb ⁵⁹ recoge una noticia en la que un barco de este tipo es utilizado para transporte de peregrinos. Por último, señalaremos, siguiendo a S. Māhir ⁶⁰, que este modelo tuvo un gran desarrollo en el comercio en el siglo XV por su sólida construcción, que le permitiría navegar incluso en circunstancias meteorológicas no muy favorables y por poder anclar en costas no preparadas para tal menester.

El Corán y el mar

Múltiples referencias al mar, la navegación y elementos de ambos se encuentran en el Libro Sagrado musulmán ⁶¹. En total son más de 70 aleyas repartidas en unas 35 suras. Los términos utilizados para designar las embarcaciones son tres, a saber: *fulk*, *safīna* y *ḡāriya*.

Fulk es el vocablo que se utiliza con mayor frecuencia. *Ḣāriya* y

⁵⁷ 'Abd al-Fattāḥ 'Ibāda: "Sufun al-uṣṭūl al-islāmī", *al-Hilāl*, XXI (1912), 363; y Muḥammad Yāsīn al-Ḥamawī, *Tārīḡ uṣṭūl al-'arabī*, Damasco, 1945, 31.

⁵⁸ Al-Nujaylī: *al-Sufun*, 121 y 124.

⁵⁹ *Nufūḍat al-Ḣirāb*, 109, *apud* al-Nujaylī: *al-Sufun*, 123.

⁶⁰ *Al-Baḥriyya*, 362-4. Esta autora recoge dos muestras gráficas de este tipo de embarcación, las láminas 31 y 60.

⁶¹ Seguimos, al realizar las citas coránicas, la numeración utilizada por Julio Cortés, de cuya traducción (Madrid, 1984) nos hemos servido. Los términos árabes proceden de la edición de Flügel: *Corani Textos Arabicus*, Lipsiae, 1883.

safina sólo aparecen en muy contadas ocasiones ⁶². La raíz F-L-K transmite la idea de *redondez*, característica de las naves que les confiere estabilidad. Según las obras lexicográficas ⁶³, es invariable, utilizándose para todos los géneros y números.

Yāriya, pl. *yawārīn*, es el participio activo de la raíz *Ŷ-R-Y* (correr, fluir, acontecer), que es la utilizada, dentro del sintagma *taŷrī fi-l-baħr*, para el verbo *navegar*. Así ya aparece en el Corán ⁶⁴.

El término *safina* ya ha sido estudiado con anterioridad.

Además, en una ocasión solamente se emplea una perífrasis (*dāt alwāḥ wa-dusur*, la *dotada de planchas y estopa o clavos*) para hacer referencia a una nave ⁶⁵.

El mar es designado generalmente con el término *al-baħr*, con los plurales *al-biḥār* ⁶⁶ y *abḥur* ⁶⁷. En muy pocas ocasiones es utilizado *al-yamm*, que también designa en el Corán al río Nilo, en la historia de Moisés. La mayor parte de los pasajes en los que aparece el mar hacen referencia al arca de Noé y al diluvio ⁶⁸. En numerosos pasajes también se nos dice que:

“Dios es Quien... ha sujetado a vuestro servicio las naves (*al-fulk*) para que, por Su orden, surquen el mar” ⁶⁹.

O que:

“El (Dios) es Quien ha sujetado el mar para que comáis de él carne fresca y obtengáis de él adornos que poner. Y ves que las naves lo surcan...” ⁷⁰.

Estas frases son constantes a lo largo de todo el Corán ⁷¹ y ponen

⁶² *Yāriya* en LXIX, 11; su plural, *yawārī*, en XLII, 32, y LV, 25; y *safina* en XVII, 71 y 79, y XXIX, 15.

⁶³ *Al-Mujaṣṣaṣ*, III (10.ª), 23; *Lisān*, X, 479; y *al-Iṣṣāḥ*, II, 980.

⁶⁴ II, 164; y XLV, 12, a modo de ejemplo.

⁶⁵ LIV, 13-14.

⁶⁶ LXXXI, 6; y LXXXII, 3.

⁶⁷ XXXI, 27.

⁶⁸ VII, 64; XI, 37-38; XXIII, 27-28; XXVI, 119; XXIX, 15; XXXVI, 41; ...En todas las ocasiones se utiliza el vocablo *fulk*, salvo en XXIX, 15, en la que aparece *safina*.

⁶⁹ XIV, 32.

⁷⁰ XVI, 14.

⁷¹ XVII, 66; XXII, 65; XXXI, 31; XLIII, 12; y XLV, 12.

de manifiesto la utilización del ámbito marino y la explotación de sus recursos (pescado, perlas y corales) ⁷².

De la utilización de las naves como medio de transporte también nos da testimonios el Corán. Se llega incluso a equiparar a aquellas con los rebaños (*al-an'ām*) en tales tareas ⁷³.

De igual modo, se habla en algunas aleyas de los vientos en relación a la navegación ⁷⁴ y es un hecho constatado el interés por la astronomía y el alto nivel y desarrollo que esta ciencia alcanzó entre los árabes. También el Corán se hace eco del empleo de los astros como medio de orientación ⁷⁵.

En el Corán no faltan tampoco las referencias negativas al mar. Así es frecuente la aparición del verbo *agriqa* (ahogar), en forma transitiva ⁷⁶ debido probablemente a que se vea como un castigo divino. Hacen alusión esos pasajes al diluvio universal o al paso del mar Rojo por Moisés. Se describen también tormentas ⁷⁷, se habla de "olas como montañas" ⁷⁸, de "mar encrespado" (*al-baḥr al-mas'yūr*) ⁷⁹, o "mares levantados" (*al-biḥār su'yîrat*) ⁸⁰, y "mares desbordados" (*al-biḥār fu'yîrat*) ⁸¹.

Sin duda, muchas de estas referencias que acabamos de apuntar comparten la deuda general que el Corán tiene contraída con las dos grandes religiones que le habían precedido: el judaísmo y el cristianismo.

En las tradiciones o *aḥādīṭ* también fueron recogidas alusiones al mar ⁸².

⁷² Referencias a los productos que se extraían se encuentran, además de en XVI, 14; en XXXV, 12; y LV, 22.

⁷³ XXIII, 22; y XL, 80.

⁷⁴ II, 164; X, 22; y XXX, 46.

⁷⁵ XVI, 16.

⁷⁶ VII, 64; VII, 136; XXV, 37; XXVI, 120;...

⁷⁷ X, 22; y XXXII, 32.

⁷⁸ XI, 42.

⁷⁹ LII, 6.

⁸⁰ LXXXI, 3.

⁸¹ LXXXII, 3.

⁸² No entramos aquí en su análisis. Remitimos al brevísimo estudio de Fahmy: *Sea-Power*, p. 60; y a A. J. Wensinck: *Concordances et indices de la Tradición musulmane*, 7 vols., Leiden, 1936-1967, especialmente s.v. "baḥr", I, 144, y ss., y s.v. *safīna*, II, 475.

*Hábitos náuticos característicos del Océano Indico*⁸³

Las costumbres náuticas variaban considerablemente según se tratase de las propias de los pueblos mediterráneos o de aquellos otros del Océano Indico. Esas diferencias afectaban tanto al proceso y los materiales utilizados en la construcción de las embarcaciones como a las técnicas de navegación. Ahora sólo vamos a comentar algunos aspectos que nos interesan respecto a la forma en que se construían las naves y los materiales que se utilizaban⁸⁴.

Los testimonios de Ibn Ŷubayr y Marco Polo, aunque muy posteriores cronológicamente, dan cuenta de las técnicas empleadas en la construcción naval en el Mar Rojo y el Océano Indico, siendo perfectamente válidas para la época preislámica por la pervivencia de esas técnicas. Respecto a la no utilización de clavos, Ibn Ŷubayr, en el relato de su primer viaje a Oriente, realizado entre los años 1183-85, nos comenta:

“Las embarcaciones (*al-ŷilāb*)⁸⁵ que se botan en este mar faraónico (Mar Rojo) se construyen cosiendo [sus planchas de madera] sin utilizarse ningún clavo. Se cosen con cuerdas de *qinbār*, que es la corteza del coco, a la que trillan hasta que sacan unos hilos. Trenzando estos los convierten en cuerdas con las que cosen las embarcaciones (*al-marākib*). Los rellenan con estopa de madera de palmera. Al terminar de construirlos de esta manera los impregnan con manteca o con grasa de ricino o de tiburón, que es la mejor”⁸⁶.

⁸³ Existe una extensa bibliografía sobre la navegación por el Indico entre la que cabe destacar los trabajos de R.L.B. Bowen, G. F. Hourani, H. Grosset-Grange, y especialmente los de G. Ferrand y G. R. Tibbetts. Se trata en la mayoría de los casos de estudios técnicos realizados gracias a las obras que nos han llegado de los marineros de finales del siglo XV y principios del XVI Ibn Māyid y Sulaymān al-Mahri.

⁸⁴ Un estudio más completo puede verse en Mez: *Renacimiento*, 595 y ss.; y Hourani: *Seafaring*, 87 y ss.

⁸⁵ *Ŷilāb*, plural de *ŷalba*, es uno de los términos con el que se conocían las embarcaciones que se utilizaban en el Océano Indico y el Mar Rojo. Algunas de sus características nos la presenta este texto de Ibn Ŷubayr. Sobre este vocablo, véase Dozy: *Supplément*, I, 204; y especialmente al-Nujayli: *al-Sufun*, 27-29.

⁸⁶ Ibn Ŷubayr: *Rihla*, Beirut, 1980, 47. Véase también al-Idrisi: *Nuzha*, ed. Cerulli y otros, II, 136-7; e Ibn Battūta: *Rihla*, trad. esp. S. Fanjul y F. Arbós, 666. Este último autor describe con especial detalle el proceso que se seguía en la elaboración de las cuerdas de fibra de coco: “Este *qanbar* (*sic*) lo curten en hoyos abiertos en la playa, lo machacan con barras de hierro y luego las mujeres hilan las fibras, con las que hacen cuerdas para unir el maderamen de los barcos; estas sogas se llevan a China, la India y el Yemen, pues el *qanbar* es mejor que el cáñamo”.

Marco Polo (1254-1323) califica a las embarcaciones que se construían en Ormuz de muy frágiles y peligrosas, y ello

“porque no están clavadas con clavos de hierro como las nuestras; ...atraviesan las planchas con taladros de hierro tan cuidadosamente como pueden, y luego las fijan mediante pequeñas clavijas. Luego las cosen con hilo vasto, que hacen de la corteza de los nogales de la India, ...⁸⁷.”

Al igual que Ibn Ŷubayr, Marco Polo señala que las naves

“no están untadas de pez para protegerlas de la pobredumbre, porque no tiene pez; las engrasan con un aceite de pescado y las calafatean con estopa”⁸⁸.

Sin duda, estas diferencias en el proceso de construcción naval tenían sus causas y no obedecían únicamente a tradiciones distintas. Se han dado múltiples justificaciones, no excluyentes entre sí la mayoría de ellas, que resumimos a continuación:

1) Una de las causas más determinantes, sin duda, era la falta de hierro con el que fabricar los clavos.

2) Marco Polo⁸⁹ atribuyó la no utilización de clavos a la escasa calidad de la madera:

“la madera es demasiado dura y salta en astillas, con la misma facilidad con que se despedaza el barro. Cuando se intenta clavar un clavo en ella, lo escupe, y frecuentemente se rompe el clavo”.

3) También Marco Polo⁹⁰ nos da otra posible razón de la utilización de hilo en lugar de hierro, y es que el hilo

“no se echa a perder en el agua salada de los mares, sino que dura bastante, aunque no pueda aguantar una tempestad...”.

Idéntica explicación da al-Mas‘ūdī⁹¹. Si bien este argumento pier-

⁸⁷ Marco Polo: *Libro de las Maravillas*, Madrid, 1983, 80.

⁸⁸ Marco Polo, 82.

⁸⁹ Sigo en esta ocasión el texto que ofrece Mez: *Renacimiento*, 596, en lugar de la traducción de la obra de Marco Polo que he utilizado anteriormente, por su mayor calidad.

⁹⁰ *Libro de las Maravillas*, 80.

⁹¹ *Murūy al-dahab*, ed. M. Muḥyi l-Dīn ‘Abd al-Ḥamīd, 4 vols. Beirut, s.d., I, 163.

de fuerza al considerar, como señala Hourani, que el porcentaje de sal difiere poco del Mediterráneo al Indico, hemos de tener en cuenta que ante la escasez de hierro, del que se dispondría sería de inferior calidad.

4) Según Ibn Ŷubayr,

“pretenden al impregnar con grasa las embarcaciones ablandar y flexibilizar su madera por la abundancia de escollos que existen en este mar. De ahí [también] que no construyan barcos con clavos”⁹².

Con el testimonio de Ibn Ŷubayr coincide Ibn Baṭṭūṭa, quien comenta:

“Con estas cuerdas (se refiere a la elaboradas con fibra de coco) están ligados los tablones de los barcos indios y yemeníes, pues este mar abunda en arrecifes, y si las maderas estuvieran clavadas con puntas de hierro, el barco se haría trizas al chocar contra los escollos, pero el hecho de ir atadas con cuerdas le da mayor elasticidad a la nave, que de este modo no se rompe”⁹³.

La existencia de numerosos escollos determinaba también que sólo se navegase a plena luz del día, dato sobre el que el mismo Ibn Baṭṭūṭa⁹⁴ nos ha conservado un precioso texto:

“Por este mar (el Mar Rojo) no se viaja de noche, a causa de los muchos arrecifes que hay: sólo se navega entre la salida y la puesta del sol; al crepusculo se echa el ancla y se baja a tierra para subir a bordo otra vez con el alba. Al arréez del barco llaman aquí *rubbân* (capitán), y está siempre en la proa para avisar al timonel cuando hay arrecifes, que ellos llaman *nabât* (plantas)”.

5) Una leyenda lo atribuía a la existencia de una montaña magnética en las profundidades del Océano que atraería todos los clavos de las embarcaciones, provocando así el desguace de las mismas.

6) Y, por último, no puede dejar de señalarse la fuerza de la tradición.

⁹² *Rihla*, 47.

⁹³ Ibn Baṭṭūṭa: *Rihla*, trad. esp. S. Fanjul y F. Arbós, 666.

⁹⁴ *Ibidem*, 337.

Conclusiones

A la vista del breve cuadro que acabamos de trazar, podemos afirmar que los árabes conocían en mayor o menor medida el arte de navegar, al menos aquellos que estaban asentados en el litoral o que estaban en contacto con él a causa del comercio. La existencia de términos referentes a la náutica en la poesía preislámica y el Corán son pruebas de ello. Bien es cierto que algunos no son de origen árabe, pero esto sólo muestra contactos con otros pueblos en este campo, como ya se ha señalado. Arabia no era un mundo encerrado en sí mismo y sin contactos con el exterior, contactos que por tres de sus fronteras habían de ser necesariamente por mar. Así pues, no todos los árabes eran tan beduinos y continentales como se pretende en ocasiones y no resulta aventurado afirmar que algunos grupos conocían la navegación, en especial los yemeníes, quienes después desempeñarán un importante papel en la creación de la flota de guerra musulmana a mediados del siglo VII⁹⁵.

Ahora bien, ¿la practicaban? Creemos que sí, pero no ampliamente, y ello condicionado por una serie de factores de los que ya hemos hecho mención y que volvemos a recordar: la escasa cantidad y calidad del material necesario para la construcción naval (madera y hierro), la abrupta geografía marina y las condiciones meteorológicas poco favorables. Todos estos factores condicionaron tanto la actitud de los hombres hacia el mar como las tradiciones náuticas, aspectos que están conectados entre sí y, a su vez, con otros distintos. El que las embarcaciones, por ejemplo, no fuesen construidas con clavos de hierro obedecía a unas causas determinadas e interrelacionadas como son la escasez de este elemento y la falta de madera adecuada para la construcción naval, madera que no permitiría la introducción de clavos sin resultar dañada. Además, la sustitución de los clavos, que se oxidaban, por cuerdas, hechas con fibras fáciles de obtener, dotaba a

⁹⁵ Baste citar, por ejemplo, a Ŷunāda b. Abī Umayya al-Azdī, que dirigió las expediciones a Rodas en el 53/673 (al-Ṭabarī: *Ta'riḥ*, 2, I, 157; y al-Balāḍurī: *Futūḥ*, 235-6 (año 52) y a Creta un año después (al-Balāḍurī: *Futūḥ*, 236 (sin fechar); y al-'Alā' b. al-Ḥaḍramī, 'Arfa'ya b. Harṭama al-Azdī y 'Alqama b. Muḥazziz, quienes habían comandado algazúas marítimas por el Golfo Pérsico y el Mar Rojo en tiempos del califa 'Umar (al-Ṭabarī: *Ta'riḥ*, 1, V, 2545 y ss., especialmente 2546 y 2548; Ibn Jaldūn: *Iḥṣār*, I, 211; y al-Ṭabarī: *Ta'riḥ*, 1, V, 2595, respectivamente).

las naves de una flexibilidad necesaria en unos mares llenos de arrecifes; pero, a la vez, hacía el armazón más vulnerable ante las tormentas. Eran, por tanto, frecuentes los naufragios y natural el temor que el mar suscitaba.

Por otro lado, es necesario señalar que este temor que aparece reflejado en la literatura árabe ⁹⁶ no es exclusivo y particular de los árabes. Todos los pueblos que estuvieron en contacto con el mar sintieron, en mayor o menor medida, según su nivel técnico y su dependencia de él, temor por ese abismo que en cualquier momento puede traicionar a sus amigos. Si aún hoy, a pesar de los progresos técnicos y tecnológicos tan impresionantes, el mar sigue provocando catástrofes y cierto respeto, cuando no temor, en aquellos que han de estar en estrecha amistad con él, ¿qué sería en una época con aún escasos conocimientos técnicos y en un lugar que no daba facilidades para el desarrollo náutico?

El pueblo árabe no era, pues, un enemigo congénito del mar, sino que su actitud de dar escaso desarrollo a la náutica durante el período preislámico obedecía a la serie de condicionantes ya mencionados. Cuando dichos condicionantes cambiaron, cambió a la par su postura hacia el medio marítimo, aprovechando éste en la expansión fuera de la Península Arábiga que comenzó en la primera mitad del siglo VII, hasta llegar a convertirse en dueños y señores de las aguas del Mediterráneo durante el siglo X. Supieron, por tanto, adaptarse a la nueva situación y comprendieron la importancia del dominio del mar, tal y como lo habían hecho antes que ellos griegos, fenicios y romanos, por citar los más representativos. No cabe ninguna duda que entre las circunstancias favorables que propiciaron un rápido desarrollo naval hay que contar con la cooperación de las nuevas poblaciones incorporadas a la *Dār al-Islām*, entre las que había experimentados nautas, así como no se puede negar la participación de elementos árabes, entre los que sobresalían de manera especial los yemeníes, por contar con experiencia en tales actividades. Por otro lado, era un hecho normal la utilización de las poblaciones costeras en las empresas navales por parte de

⁹⁶ Desde la época preislámica los poetas lo muestran en sus composiciones e igual harán en épocas posteriores y en distintos marcos geográficos. También en la literatura andalusí los poetas dejan que aflore ese sentimiento de repulsa que el mar les causa (cfr. capítulo *El mar y los barcos*, en H. Perés: *Esplendor de al-Andalus*, Madrid, 1983, 217-223).

las potencias dominadoras. Eran los mismos que habían dejado de ser reclutados por el Estado bizantino los que iban a servir en la marina musulmana.