

LA NAVEGACION OMEYA EN EL MEDITERRANEO Y SUS CONSECUENCIAS POLITICO-CULTURALES *

Deseo ante todo expresar mi gratitud a un país, España, que decidió mi vocación de arabista cuando, veinte años ha, visité por vez primera la ciudad de Granada que constituye suprema síntesis de la alianza del Arte y la Naturaleza.

Para construir esta conferencia, en que voy a tratar de la navegación árabe en el Mediterráneo y su importancia político-cultural, he acudido especialmente a fuentes árabes, griegas y siriacas. Sin embargo debo suplicar al distinguido auditorio que me escucha, las faltas en que sin duda incurro al hacer uso de una lengua para mí extraña, sobre todo teniendo en cuenta que he sido yo mi propio traductor.

Aunque en la baja antigüedad, el Mediterráneo ofrecía el aspecto de una cultura unida y continua, se vió dividido entre oriente y occidente por la invasión árabe del siglo VII. Y he aquí que el historiador orientalista acostumbrado a una concepción oriental del mundo árabe, de ninguna forma marítima, a pesar de darse cuenta de las importantísimas consecuencias que tuvo el desarrollo náutico árabe, influyentes en nuestra evolución histórica occidental, hasta ahora no quiso concebir planes de una historia naval del Mediterráneo musulmán ¹. No-

* Conferencia pronunciada en el Paraninfo de la Universidad de Granada el 27 de enero 1951.

1. El ensayo de Aly Mohamed Fahmy *Muslim sea-power in the eastern*

madísimo y navegación: ¡qué extremos más contradictorios en apariencia! La solución del problema del árabe relativo al mar ha sido intentada en un sentido a veces positivo, a veces negativo². Hans Kindermann cuyo diccionario "Schiff im Arabischem"³ constituye el mejor instrumento auxiliar en manos del historiador, niega la presumida vocación arabo-náutica.

Antes de continuar tratando el tema y para mejor inteligencia de lo que luego voy a decir, creo necesaria una indicación de los diversos aspectos en que cabe estudiarlo. Primeramente considero que para el árabe hijo del desierto, el mar es el gran problema con que ha de enfrentarse. ¿Qué disposiciones tiene para ello? ¿Cuál es su actitud ante la necesidad histórica de aprovechar el mar estratégicamente conforme a los planes del gobernador siríaco y futuro califa Mu'áwiya? Después, precisa conocer al detalle las características de la flota y de los medios de que disponía para conseguir su propósito, no olvidando que el modelo bizantino es el que más estará a su alcance. Finalmente hay que preguntarse qué efectos y resultados lograría su acción en el mundo occidental, es decir, hay que fijarse en la transposición o cambio de las fuerzas políticas en el Mediterráneo cristiano.

Nos ocuparemos primeramente de la vocación náutica de los árabes.

I

Los primeros en dar opinión sobre este aspecto fueron los filólogos probando con el origen no-árabe de los vocablos *safina* y *malláh* "barco" y "marinero" respectivamente, la falta de originalidad árabe en toda esta materia⁴. Nosotros no podemos negar que existe cierta cantidad de términos náuticos extranjeros al árabe que parecen confirmar lo escaso de la contribución indígena en el campo que nos ocupa, aunque los préstamos al vocabulario náutico de Abisinia (testigos de una dependencia árabe especialmente en el Mar Rojo) fuesen interpretados

mediterranean, aparecido en 1950, no ofrece sino el breve análisis de la organización naval árabe.

2. Vid. el resumen de la cuestión en la *Enciclopedia del Islam*, artículo *safina* por H. Kindermann.

3. Tesis doctoral, Bonn 1934.

4. Vid. I. Guidi, *Della sede primitiva...* (1879), p. 37, nota 10.

anteriormente como una dependencia de Abisinia ⁵. Indudablemente los árabes se contentaron con una navegación costera reducida a las riberas del Mar Rojo y el golfo Pérsico ^{5a}. Muchas veces las palabras extranjeras coinciden en ser las principales empleándose por ejemplo el griego *stólos* como *ustúl* en el mismo sentido de flota o armada ⁶. De manera que del problema de la lengua nace la idea del árabe más o menos continental.

Además de esta opinión sostenida con base filológica, el punto de vista histórico-geográfico nos muestra la antigua Arabia en posesión de sus espadas de acero y de sus lanzas de bambú, gracias al comercio que practicaba con los navegantes de la India. Velas de la India son las que se ven en los puertos del Mar Rojo y delante de los mercados costeros del Yemen y del Babrayn ⁷. Los Banú Azd de "Umán, condenados por los demás como "marineros", pagan su oficio con la pérdida de su buena fama y honor ⁸. Este era un oficio despreciado y reservado para los extranjeros. A los árabes, apasionados continentales ⁹, no les mueve la visión de los así llamados buques "adáulicos" (de *Adoulis*, nombre de una ciudad africana) para olvidar en consecuencia su amor a la vida continental. Ni les mueve la política de Mahoma que en lucha contra sus paisanos, bloquea los caminos del interior, para abrazar la vida de marineros. Conserva, pues, el comercio de Arabia su carácter terrestre en la periferia de un desierto continental, a pesar de cierta conocida actividad náutica de "Umán de menos importancia en relación con el comercio que sostenía la India. Resumamos estas consideraciones diciendo que a aquella península seca le faltaban los puertos y demás condiciones marítimas, no pudiendo ella utilizar su posición favorable respecto de la India.

Llegado a esta conclusión, aún podemos corroborarla aduciendo pruebas más directas: Aludo a los testimonios literarios, al Alcorán y a la poesía beduina de aquel entonces, es decir, un poco antes de los

5. Vid. Th. Noldeke, *Neue Beitrage* (1910), p. 60.

5a. Vid. F. Wüstenfeld, *Die Namen der Schiffe im Arabischen*, en: GN (1880), pp. 133 a 143.

6. Vid. H. Kindermann, "*Schiff*" *im Arabischen*, pp. 112 a 114.

7. Vid. G. Jacob, *Das Leben der vorislamischen Beduinen* (1895), pp. 149 a 150.

8. Vid. *Enciclopedia del Islam*, artículo *Arabia (etnografía)* por M. de Goeje; J. Wellhausen, *Skizzen u. Vorarbeiten VI* (1899), p. 25.

9. Vid. H. Lammens, *La Mecque* (1924), 283-5, 289.

comienzos de la náutica árabe. ¿Qué es lo que nos ofrecen dichos testimonios?

El Alcorán ¹⁰ describe el terrible poder de los vientos furiosos, pinta lo negro-oscuro de las nubes posándose sobre las altas ondas del mar, compara una vida de descreído a la situación del naufragio nocturno, pero no olvida, al fin, dar las gracias al creador que hizo el mar como vía del comercio por amor de sus criaturas. ¿Qué quiere decir todo eso? La imagen del mar aparece entre un infierno temido por los continentales y un cielo apreciado por los mercaderes de la Meca aunque ocupado por gentes ajenas. Es más: Los capitanes de Abisinia en tiempos de Mahoma piden a los viajeros árabes que reconozcan el monoteísmo pensando evitar con esto los peligros de alta mar ¹¹. Así, hasta en sus propios contornos, vemos a los árabes navegando a bordo de buques ajenos, lo que prueba otra vez su inferioridad náutica en el Mar Rojo.

¿Entró o no el mar en la esfera de sus observaciones? Lo dirán sus poesías beduínas, aunque sea verdad que ellas no constituyen sino una parte de sus experiencias y maneras de sentir estereotipadas. He aquí los Banú Hudayl de las montañas cerca de la Meca empleando su arte en descripciones —diríamos— climatológicas. Uno de sus poetas, Sá'ida, habla de las nubes del Mar Rojo empujadas por el monzón hacia el interior. Los poetas generalmente están dedicándose a una competencia leal de descripciones de las nubes y sus movimientos comparándolas con un pesado cargamento mercantil o también con un rebaño de ovejas, mientras que la imagen de las ondas y naves debe considerarse relativamente poco importante como figura poética o "símil" para "grupos de viajeros en marcha". Abú Du'ayb, poeta de los citados Banú Hudayl, nos muestra el símbolo de una guerra que le condujo hasta las orillas del Mediterráneo, guerra "empinada sobre sus piernas y sal-

10. Vid. W. Barthold, *Der Koran und das Meer*, en: ZDMG, NF 8 (1929), pp. 37 a 43.

11. Vid. Th. Noldeke, *Fünf Mo'allakat* (1899), vol. I, p. 49 (el célebre verso de 'Amr sobre la navegación no puede servir de base); A. Arnold, *Septem Mo'allakat* (1850), pp. 34, 36, 46 y 144 (versos árabes sobre nubes, mar y navegación); A. Huber-C. Brockelmann, *Die Gedichte des Lebid* (1891), vol. I, p. 22 (el buque en la poesía árabe); Ch. Lyall, *The Poems of 'Amr son of Qami 'ah* (1919), p. 31 (el buque en la poesía árabe); Fr. Rückert, *Amrilkais*² (1924), p. 23 (el buque); J. Hell, *Der Dirwan des Abú Du 'ayb* (1926), pp. 21 y 37 (nubes, mar y navegación), y *Neue Hudaitendiwane*, vol. II (1933), pp. 5 y 38.

tando, brincando, repitiendo el ruido de las olas” y es difícil negar, opino yo, que la idea del caballo beduino haya rechazado por completo la del elemento náutico. El célebre Goldziher ¹² decide en favor del marinerero árabe a causa del empleo poético de la metáfora “nave en alta mar” para aludir a una caravana. Confieso, yo también, haber leído el verso de ‘Amr b. Kultum sobre los Banú Ta‘lab llenando con sus barcos la superficie de las aguas, lo que no hacen, a mi juicio, sino en dicho verso de la categoría de aquel otro que nos cuenta la historia del mar, y de su aparente disminución a causa del gran número de Banú Hudayl, Tamim y Asad.

Pero basta ya de documentaciones literarias; nosotros no necesitamos sino la comprobación de la teoría de un árabe enemigo del mar convirtiéndose en seguida en su amigo. Cae por su base, pues, la opinión de Goldziher acerca del árabe amigo del mar convirtiéndose en seguida en su enemigo. Ibn Jaldún ¹³, el conocido historiador filósofo muerto en 1406 defiende la idea del árabe primeramente continental como prototipo de nomadismo, el cual después de la fundación de su reino aprovechándose de la oportunidad, transformaba el saber de sus nuevos súbditos en sus propias experiencias, relativas especialmente al mar.

El amable auditorio se habrá dado cuenta de las dificultades con que tropezó un pueblo de costumbres continentales que carente de tradición marítima, tiene que conquistar las rutas del mar. Fijémonos en aquel año histórico que vio nacer al árabe marinerero, es decir, el año 655 de la célebre victoria naval árabe cerca de Phoenix, pueblo costero de Likia, testigo de la pérdida fatal de la tan temida armada de Konstan II. Acaba de producirse algo nuevo, casi milagroso: El victorioso Mu‘áwiya, el árabe hasta ahora continental, representa en aquel “hoy” único y sin “ayer” una fuerza surgida de la nada, un ejército naval que ya no teme a las fortalezas ni a las armadas que defienden la costa bizantina ¹⁴. ¿De

12. Vid. I. Goldziher, *Das Schiff der Wüste*, en *ZDMG* (1890), pp. 209 a 232. Opina como S. Fraenkel, *Die aramaischen Fremdwörter* (1886), pp. 209 a 232, que los árabes fueron buenos navegantes. Al revés, Kindermann, Wüstenfeld y Jacob creen en la teoría, de mayor evidencia, que habla de los principios modestos y de un importante desarrollo de la navegación árabe. Es lo que llama L. Brunot, *Notes lexicographiques sur le vocabulaire maritime* (1920), vol. V, “l’inaptitude atavique des indigènes aux arts maritimes”.

13. *Muqaddina*, ed. Quatremere, vol. II, p. 34.

14. Vid. H. Lammens, *La Syrie* (1921), vol. I, p. 57 (los árabes temen las fortificaciones marítimas de la Fenicia).

dónde venía esto? ¿Los mismos árabes se dan acaso cuenta de aquella novedad? ¿Cómo fué posible un desarrollo tan rápido?

La primera pregunta —¿De dónde venía esto?— halla, a mi juicio, su respuesta en la firme voluntad árabe de tomar por asalto el mundo bizantino.

Antes se creía que Mu'áwiya, gobernador siríaco y futuro califa, tenía simplemente que obedecer a la necesidad de adoptar el sistema de guerra naval de su enemigo sin estar por eso movido por el espíritu de asalto. Todo lo contrario, su primera expedición marítima, es decir, la conquista de Chipre, parece, según dicen ⁵¹, precaución y defensa por parte del gobernador deseoso de amparar sus plazas costeras últimamente ocupadas y situadas entre hostiles montañeses al oriente y peligrosas flotas al occidente. Es más, permanece, continúan ellos ¹⁶, aquella situación *defensiva* de las fuerzas navales musulmanas durante toda la edad media. Ya se ve hasta qué punto llega la opinión de ciertos historiadores.

Inmediatamente preguntamos: ¿Qué deducción nos permiten las fuentes históricas? La única deducción posible es la del espíritu de asalto. La expedición de Chipre que se efectúa sin resistencia por parte de la isla, nos proporciona un ejemplo de pura y formal conquista ¹⁷. Los barcos del conquistador hacen escala en Phodas ¹⁸ y Siracusa ¹⁹ cargándose de acero y de joyas. Una generación después, Cartago cae en su poder y se fundan los arsenales de Túnez con el único propósito de conquistar Sicilia ²⁰. En 879 el omeya español, viendo las costas de Galicia sin amparo y abiertas para él, manda la construcción de una

15. Vid. L. Caetani, *Annali dell Islam*, vol. VII (1914), año 28, § 11 (la expedición de Chipre tiene carácter defensivo).

16. Vid. M. Reinaud, *De l'art militaire chez les arabes*, en *JA*, vol. IV, f. 12, p. 232 (las flotas musulmanas del Mediterráneo siempre toman la defensiva).

17. Vid. los historiadores siríacos: Michael, ed. Chabot, vol. XI, 10, pp. 429 y 430 (Dulaurier en *JA*, vol. IV, 13, 1849), pp. 327, 328 y 333; Barhebraeus 105 y *La crónica anónima*, ed. Chabot, vol. I, pp. 268 a 273.

18. Vid. los historiadores bizantinos: Theophanes, Konst, Porphyrog, Kedrenos y Zonaras (en Migne, *Patrología*, Ser. graeco-latina, vol. CVIII, p. 704; vol. CXIII, pp. 200 y 205; vol. CXXI, p. 826, y vol. CXXXIV, p. 1289).

19. Vid. Baláduri, *Futúh*, p. 235; Nallino-Amari, *Storia del musulmani di Sicilia*, vol. I, p. 198, nota 2; Nallino en *Riv. Studi Or.*, vol. VIII (1921), pp. 829 a 831.

20. Vid. Bakri, Masálik 38; Zaky Mohamed Hasan, *Les Tulumides* (1933) p. 174.

flota ofensiva del Atlántico ²¹. Añado que la ciudad donde se preparaba aquel instrumento de asalto y navegación musulmana del Atlántico no fué otra sino Sevilla, cuya importancia como base naval durante la edad media nadie ignora. De manera que no es sostenible la tesis que atribuye a la potencia naval de los árabes un origen meramente defensivo. Se sirven de la vía marítima del Mediterráneo como otra ruta además de la terrestre, para el asalto de Constantinopla. Apuntan este fin numerosas tradiciones apócrifas ²² y aún relativas al extremo occidente: "Constantinoplor", dice una sentencia del califa 'Utmán, que nada llegó a saber de la futura invasión de España, "no puede ser conquistada si no llega el ejército a ella por el camino de al-Andalus; vosotros viniendo de este país, sereis compañeros de los que vengan por vía marítima ²³". Consta, pues, que se encuentran dominados tierra y mar por el único deseo de acabar con aquella nueva Roma y capital del imperio.

No cabe duda, por tanto, que el esfuerzo marítimo de los árabes es paralelo y equivalente a su esfuerzo terrestre; es la lucha constante del nuevo conquistador. Su flota es ofensiva, está al servicio del guerrero, y es muy valiosa para él, que por todos los medios quiere conquistar el orbe mediterráneo.

Consideremos ahora la otra pregunta hecha anteriormente —¿Se dan acaso cuenta de la nueva condición los mismos árabes?—. Veremos que sí. El historiador bizantino Theóphanes ²⁴ dedica al inopinado suceso de la primera acción naval árabe en el Mediterráneo las pocas y cortas palabras: "En este año tuvo lugar una expedición marítima del emir Mu 'áwiya". "El emir Mu 'áwiya —cuenta el siríaco Dionísos de Tellmahre ²⁵—, enviando a sus mensajeros, reunió sus naves". Con menos apatía hablan los cronistas árabes; a ellos no se les olvida explicar que aquella tentativa marítima fué la primera de este género por parte de los musulimes. Lo que no sorprendió a los griegos ni a los siríacos, acostumbrados a las manifestaciones de una vida marinera, extrañó al árabe continental como novedad, necesitando docu-

21. Vid. E. Lévi-Provençal, *L'Espagne musulmane au Xeme siècle*, p. 152.

22. Vid. M. Canard, *Les expéditions des arabes contre Constantinople*, en *JA* 208 (1926), p. 105.

23. Apud, Tabarí, vol. I, p. 2817.

24. Apud, Migne, vol. CVIII, p. 101.

25. Vid. *La Crónica anónima* vol. I p. 268; Michael, vol. XI, 10 p. 429; Dulaurier, p. 327, y Barhebraeus, p. 105.

mentos justificativos, o sea dichos del profeta ²⁶ que hablasen en su favor. De esta manera se pretende que el Mediterráneo, que quiso desde su origen ahogar a los creyentes, fué maldecido por Mahoma. El mar a su juicio es el infierno. Por tanto el hombre piadoso jura evitar para siempre su contacto. Estas palabras y otros pretextos semejantes que indudablemente denotan el primitivo instinto de horror ante el mar, después toman forma y aspecto de propaganda religioso-militar. “El soldado navegante —dice la tradición— que se siente mareado y sufre el vómito será coronado de mártir junto al que se ahoga”. Y también: “Una sola expedición naval vale diez expediciones terrestres”. Para los extremistas ver el mar quiere decir: adorar a Dios.

Recordémoslo: Según Goldziher, la abominación que sentían los árabes por el mar, fué posterior a su primer instinto; pero de lo dicho podemos deducir que el primer sentimiento fué de repugnancia que se venció posteriormente y se convirtió en dominación del clásico temor del mar, es decir: en dominación consciente. Creo que indudablemente el cronista árabe ²⁷ se hace cargo del carácter muy diferente de la política continental anterior —es decir de ‘Umar— y del punto de vista de ‘Utmán. Sigamos su descripción, donde dice que ‘Umar, califa de tierra firme, evita que existan aguas intermedias entre las capitales de provincia y el centro del reino e impide que los guerreros del islám hagan incursiones marítimas. Así, es muy probable que fuese ‘Umar, verdadero beduino, quien reprocha de esta forma a Mu‘áwiya, cuando se dispone a conquistar Chipre: “Metiste gusanos sobre un leño”. Oficialmente le informan que el mar es como un “macrocosmos (jalq kabír) en cuyo poder, con ansia y temor se queda el débil “microcosmos” (jalq sagír); mezcla terrible de aguas y cielo, donde todo se confunde en la marea, hasta lo seco con lo húmedo. Así ‘Umar, después de haberse enterado de esto, no puede menos de concluir: ¿“Cómo confiar a tan rebelde káfir mis buenos soldados?”. Se pretende que con estas mismas palabras prohibió el califa la expedición de Chipre que, en efecto, tuvo lugar sólo después de su muerte, en tiempos de ‘Utmán, pariente de Mu‘áwiya y más favorable a sus planes transformadores aunque también tenía sus dudas. Descripción, en fin, que nos muestra

26. Las tradiciones sobre el mar se encuentran por ejemplo en *Bujarí* vol. II, pp. 199 a 200, 222 y 223; *Abú Dawúd*, vol. I, p. 389; *Ibn Mácha*, pp. 204 y 241; *Ibn Hanbal*, vol. I, p. 43; vol. IV, p. 223, y vol. V, pp. 79 y 382; *Cháhiz* (*Bayán*, trad. Rescher), p. 35.

27. Apud. Tabarí, p. 2821.

lo mucho que costó a los árabes la represión de sus temores, represión sentida y postulada, es decir conscienté.

No vamos a ocuparnos aquí de la crítica de los detalles que no todos parecen verdaderos; a nosotros nos interesa hacer constar que se trata de una transformación experimentada y deliberada por parte de los mismos árabes. ¿De qué manera pudo efectuarse tan rápidamente aquella transformación? Con esto ya proponemos la tercera y última cuestión que halla su respuesta —como ahora veremos— en el aspecto exterior de la nueva armada.

II

“Cuando la ocasión se te ofrezca, considerarás como maestro e instructor hasta al esclavo africano ²⁸”. Es posible que la tradición que atribuye esta sentencia a un partidario omeya delante de Mu‘áwiya, haya sido inventada para ilustrar el carácter de este último, lo que no impide el que se ponga en evidencia su deseo de aprender, su genio receptor y su habilidad imitadora, cualidades generalmente apreciadas y es fácil admitir que en las regiones costeras de Siria y Fenicia, nunca le faltaban gentes ni materiales ²⁹, en fin todo un legado marítimo bizantino. Es posible pensar fundadamente que existiera una armada greco-siriaca, llamada árabe, más porque estuviera a su servicio, que integrada por ellos ³⁰. En efecto, sabemos que el año 655, la parte egipcia de la armada árabe tenía barcos que anteriormente estuvieron al servicio del estado bizantino para transportar los cereales que constituían el tributo llamado “anona” ³¹. Resulta que la fundación del nuevo *stolos* depende del modelo del verdadero y antiguo *stolos* e imita arsenales, tradiciones náuticas y construcciones navales del enemigo. Permítame el auditorio que transforme lo que a priori tiene carácter de hipótesis en realidad probada por las fuentes históricas.

Lo primero que observamos es la falta absoluta de textos descriptivos de la flota omeya. Ciertos papiros hallados en el pueblo egipcio de

28. Vid. *Fhari*, p. 150.

29. Vid. Gelzer, *Byzantinische Kulturgeschichte*, p. 74; H. Lammens, *La Syrie*, vol. I, p. 64.

30. Vid. A. v. Kremer, *Kulturgeschichte* (1875), vol. I, p. 246.

31. Vid. H. Lammens, *La Syrie*, vol. I, p. 65, nota 1.

Aphrodito ³², constituyen una especie de correspondencia grecoárabe del gobernador Qurra b. Yarik, valiosos documentos y testimonios del estado transitorio entre la antigüedad y la edad media islámica. De tiempos muy posteriores datan algunas noticias histórico-geográficas sobre la flota de Mu 'áwiya ³³. Los célebres vocabularios navales ³⁴ no aparecen antes del año mil, que marca un período más favorable para las descripciones sistemáticas tanto del barco como de la flota fátimí, ayubí y mameluca ³⁵, aunque para nosotros sólo tienen el valor meramente relativo de las analogías.

Al *romaiikós stolos* corresponde como palabra y realidad el árabe *ustúl*, que significa "barcos de guerra reunidos", "multitud de naves o embarcaciones". Las cifras ³⁶ ofrecidas por los árabes, que comparadas con las que dan los bizantinos son exageradas, permiten suponer la existencia de varios centenares de buques. Pero ¿hasta qué punto conocemos los tipos particulares de las embarcaciones utilizadas? Respecto a esto desgraciadamente los historiadores árabes nada dicen, nombrando junto a "las naves y embarcaciones" —*sufun wa-marákib*— únicamente al *qárib* ³⁷ o bote explorador. En 709 encontramos este *qárib* en los arsenales omeyas de Egipto, siendo idéntico al *karabos* de los mencionados papiros que además indican la existencia de otro tipo llamado *akation*, forma diminutiva del griego *akatos*, muy conocido este último como bote avisador griego. *Karabos* y *akatos* —concluyo— habrán sido empleados en el mismo sentido; añadiéndose a estos dos un tercer tipo, el *qerqúr* ³⁸, o sea el *kerkouros* de las fuentes siríacas.

32. Vid. C. H. Becker, *Arabische Papyri des Aphroditofundes*, en *ZA*, vol. XX (1907), p. 68 ff.

33. Vid. por ejemplo Baládurí, pp. 118-153; Tabarí, vol. I, p. 2824; Theophanes, p. 701 ff; Michael, vol. XI, 10, p. 429 ff.

34. Apud. Muqaddasi, pp. 31 y 32, y Abú-i-Qásim, p. 107; vid. Kindermann, "Schiff".

35. Sobre estas flotas vid. Ibn. Jaldún, vol. II, p. 32 ff; Maqrízí *Jitát* vol. II, p. 190 ff; Ibn Mammátí (Wüstenfeld en *GN*, 1880, p. 133 ff) 15; un anónimo (Gildemeister en *GN*, 1882, p. 431).

36. Vid sobre cifras Baládurí, p. 221; Tabarí, vol. I, pp. 2867-2870; 'Abd al-Hakam, pp. 189-191; Maqrízí, vol. I, p. 214; Qudáma, p. 255; Theophanes, p. 701; Kost. Porph., p. 205; Michael, vol. XI, 10, p. 429-30; Kremer, *Culturgeschichte*, vol. I, pp. 247-248; Nallino-Amari, *Storia dei Mus.*, vol. I, p. 419; Neumann, *Die byzantinische Marine*, en *HZ*, CXXXI (1898).

37. Vid. Tabarí, vol. I, p. 2825.

38. Vid. Crónica anónima, vol. I, p. 268.

¿Cómo figurarnos después de estas deducciones, el buque de guerra corriente? Theóphanes llama *skafe* el barco de Mu'áwiya y especifica que *skafe*, refiriéndose a los griegos, equivale a *dieres* o *dromon*, es decir barco con dos filas de remos³⁹. El emperador bizantino León utiliza la palabra *dromon* tanto cuando se refiere a los bizantinos como a los árabes del tiempo 'abbási. Consta además del uso del *dromon* en la época omeya —año 709— por los citados papiros y se sabe también que lo utilizaron los siríacos del siglo VI. Lo que quiere decir que hemos de hacer del *dromon* el prototipo de la primera armada árabe aplicando a ella su descripción ofrecida por León: “Están sentados —dice— 25 remeros en dos pisos junto a las cuatro bordas, mientras que en tipos mayores caben 200 hombres, 50 de los cuales se limitan a bogar durante la batalla, subiendo los demás a cubierta para participar en el combate, protegidos por garitas, manteniéndose el barco cuidadosamente distanciado del enemigo”⁴⁰.

En su primera expedición naval Mu'áwiya dispone ya de piedras y de catapultas con que arrojar aquéllas al enemigo⁴¹. Sigue luego el inquieto emperador refiriéndose a la conducta del marinero árabe en el combate, su método de reunir las naves una vez acabado el bombardeo con piedras, flechas y lanzas.

Consideremos ahora lo sucedido el año 655, es decir, el año de la batalla de Phoenix⁴²:

Da la señal del comienzo de la lucha, el bombardeo a distancia de los buques de guerra árabes. Primera fase: lanzas y flechas. Segunda fase: proyectiles de piedra. A cada fase sirven de comentario las palabras del general árabe: “Vencerán los bizantinos”, hasta que en la tercera y última fase, cuando se reúnen los barcos hostiles, la victoria árabe queda asegurada e inevitable. “Vencerán los árabes” significa: se juntarán las naves, lucharán cuerpo a cuerpo en ellas como en tierra firme, y podrán utilizar su sistema de lucha continental con los acostumbrados asaltos de acometividad terrestre. “Vencerán los bizantinos” quiere decir que emplean su táctica de lucha hábil de artillería, de ingenio y arte

39. Apud Theophanes, pp. 107-712.

40. Vid. Leo, *Tactica*, en Migné CVII. Kremer, vol. I, pp. 248-249, F. Lot, *L'Art militaire* (1946), pp. 65-66 (fundado sobre Vogt, Oman y Jal).

41. Vid. Theophanes 701. Sobre la historia de la artillería medieval, véase K. Hauri, *Zur Geschichte des mittelalterlichen Geschützwesens*, en: Stud. Or. Soc. Fen. IX (1941), p. 141 ff.

42. Vid. Tabarí, vol. I, p. 2870 y 'Abd al-Hakam, pp. 189-191.

a distancia. Los historiadores caracterizan como guerra técnica de inventos el desarrollo militar bizantino. "Pero —dice el alemán Schlozer— ellos querían vencer sirviéndose únicamente de sus medios artificiales y estratégicos por detrás de sus murallas y amparos mientras que el verdadero carácter de la guerra fué olvidándose más y más": *Aber indem man hinter Wall und Maner dunle Kunst und ytrategie siegen wollte, ging der culscheidende Charakler dies Krieges verloren*. Lo dicho sirve también tratándose de guerra marítima en vez de lucha terrestre. La flota deseosa de mantener sus éxitos debe sorprender al adversario con métodos técnicos nuevos —habiendo fallado los corrientes— es decir con verdaderos inventos.

En efecto, aquellos inventos tienen lugar de 673 a 678, aunque la historiografía árabe guarde un silencio total. Nosotros, si creemos en el tan festejado milagro del fuego líquido, el llamado "fuego griego" que conocen los historiadores bizantino-siríacos ⁴³, es decir, si aceptamos aquellos inventos como verdaderos, confesamos la preponderancia de la técnica de la salvación de Constantinopla reconociendo la ventaja bizantina gracias al inventor siríaco Kallinikós, a quien Mu 'áwiya —no sé por qué— dejaba que se escapara con los griegos e indígenas.

Sin aquellos indígenas Mu 'áwiya no puede realizar su política naval. La flota egipcia del año 655 tiene un barco enteramente copto. De este mismo país ⁴⁴ envía mil obreros el omeya 'Abd al-Málik (muerto en 705) a los arsenales que acaban de instalarse en Túnez. En los arsenales omeyas de Egipto se ven en 709 carpinteros de a bordo indígenas o sea *naufragos* en griego y *nawbag* en árabe, así como calafateadores *kalafates* llamados en árabe *galfát* que conocemos hasta por las cifras de sus salarios ⁴⁵. A bordo de los buques árabes se encuentran en tiempos omeyo-tuluníes, coptos y griegos. La parte náutica de la tripulación es la misma de antes; por tanto hay que distinguir entre los propiamente marineros y los militares, los guerreros. Ejerce el mando técnico-marinero el capitán ó *ra'ís*; mientras que el *qá'id* o hekatontarch de los

43. Vid. Theophanes, Kedrenos, Konst. Porph., Hamartolos y Zonaras en: Migne CVIII, p. 720. CXXI, p. 836. CXIII, p. 184. CX, p. 893. CXXXIV, p. 1293. Michael XI, 13, pp. 436-437 (Dulaurier 337). Barhebraeus, p. 109. De Goeje, *Quelques observations sur le feu gregois*, en Homenaje Cordera. F. Lot, *L'Art militaire* 62.

44. Sobre la importancia de los coptos para la flota vid Tabarí, vol. I, p. 2870, Bakrí, p. 38. Z. M. Hasan, *Les Tulunides*, p. 174.

45. Vid. C. H. Becker, *Arabische Papyri...* en *ZA* XX (1907), pp. 84-85.

bizantinos como jefe de cien hombres en el ejército, es el jefe co ⁴⁶. Conocemos hasta las normas de seleccionar los destacamentos de a bordo. Busca, pues, Mu 'awiya para sus naves aquellas tribus desde hace tiempo siríacas llamadas Banú Kalb, de origen disciplinadas, destinadas a formar la base de su poder, en tanto con sus rivales, tanto en mar como en tierra firme, los de origen árabe septentrional ⁷⁴. Sus éxitos dependen de las preparaciones siguientes: Amplio sistema de fortificaciones costeras, de los puertos destruidos desde la retirada bizantina, construcción, en de un arsenal ⁴⁸ propio, *dar al-siná'a*, en el punto de la primera salida árabe: 'Akká que después de ser reemplazada por Tyrus, fué elegida otra vez en tiempo 'abbási como centro geográfico entre las importantísimas puertas de Fenicia y Egipto. Conserva además su vigor la tradición de los arsenales coptos continuada desde 637 en el llamado "arsenal insular" del Nilo. A este sistema dirigido contra Constantinopla desde las que, poco antes, habían sido dependencias suyas, se une en occidente el arsenal de Túnez, on sus obreros bereberes a las órdenes de carpinteros coptos. La población sometida realiza trabajos auxiliares en pago de los impuestos y de las entregas del material necesario para la construcción naval, fabricando, por ejemplo, clavos con el hierro bruto arabizado, *mazin*, que enviaba el gobierno. Pues ya se sabe que los árabes del Mediterráneo preferían el método más extendido en aquel mar de clavar los tablones utilizados en la construcción de los buques, y no atarlos con cuerdas como hacían los orientales...

Fijémonos bien en la singular botadura de una flota nueva, imprevista para los bizantinos, aunque reflejo de su propia tradición: Asistimos a una de las grandes sorpresas de la historia, a un interesante espectáculo digno del énfasis de cierto cronista visionario cuando dice ⁴⁹: Aquel mar parecía un bosque, a causa de las muchas naves que por todas partes cubrían la superficie. Cuando aquéllas se dieron a la vela, las pro-

46. Vid. Kremer, *Culturgeschichte*, vol. I, p. 250. F. Lot, *L'Art milit.*, p. 66.

47. Sobre las normas de seleccionar los marineros vid. Tabarí, vol. I, p. 2824. Versos del poeta Nachási en *Hisána*, vol. III, p. 60, *Agání*, vol. XVIII, p. 78 *ZDMG*, vol. LIV, p. 470. Véase H. Lammens, *La Syrie*, vol. I, p. 64 y *Mu 'awiya*, (1908), pp. 52-53.

48. Sobre arsenales vid Yáqút, vol. III, p. 708, p. 117. Maqrí-zí, vol. II, p. 189 ff, y 195. Wiet, *Corpus*, vol. II, pp. 165-169.

49. Vid. Crónica anónima, vol. I, p. 268.

fundidades del abismo se mostraron agitadas, quedando asombrado quien vió la armada ocultar a las olas y admirado quien contempló los guerreros a bordo, guarnecidos de corazas, dispuestos a asaltar aquel país sereno, Chipre, que nunca conoció saqueadores ni destructores”.

Queda por explicar nuestra última pregunta: ¿Cómo fué posible tan rápido desarrollo de la nueva flota y del nuevo poder naval? Porque —diremos ahora— Constantinopla misma preparaba, sin haberlo, los medios de lograrlo, facilitando, con sus propias naves, la imitación de su técnica que llevaría a la sustitución de su poder.

III

Los árabes lograron domeñar su temor al mar, como hemos visto, y adoptaron la ciencia náutica bizantina, ideada por su propio enemigo, inaugurando, merced a los procedimientos de Mu ‘áwiya, una nueva e importante era y creando una situación histórica, cuyo desarrollo cronológico puede establecerse así:

Año 649: Ocurre la primera salida naval árabe, de la que resulta el pacto de no agresión con Chipre, isla que pasa a ser tributaria, pero no fué ocupada por los vencedores. Año 654: Se establecen en Rhodas fuerzas de embarque. Año 655: Konstans II, batiéndose en duelo marítimo cerca de Phoenix, huye vencido hacia su capital. Poco después el Emperador lucha contra el Papa Martinus y se traslada a Siracusa, ciudad saqueada por los piratas alejandrinos en 656 y que fué nuevamente asaltada después de la muerte violenta del emperador. El sucesor Konstantinus detiene en Constantinopla el golpe furioso del árabe agresor, que estuvo durante algún tiempo apaciguado a consecuencia de conflictos de orden interno, y que bajo el mando del califa Mu ‘áwiya alcanza nuevamente libertad de movimientos que le permite efectuar el bloqueo marítimo de la capital bizantina. Obstinados combates navales se suceden durante años ⁵⁰. El fin, lo decide el efecto del fuego líquido. “Gracias a Dios y a la *teotocos* (madre de Dios) —puede decir Theophanes ⁵¹—, los árabes se cubren de ignominia viéndose forzados a huir con

50. Sobre el conflicto árabe-bizantino vid. J. Wellhausen, *Die Kämpfe der Araber mit den Römern*, en *GN* (1901), p. 414 ff. Caetani, *Annali dell Islamm* bajo los años correspondientes.

51. Vid. Theophanes, p. 720.

grandes pérdidas mientras que su flota, desamparada por Dios, se estrella contra los arrecifes". Podemos decir que el año 680 en que murió Mu 'áwiya, caracteriza la historia marítima del Mediterráneo oriental en sus rasgos principales.

¿Cuál es el resultado de la acción marítima árabe? Los éxitos árabes han puesto dique al dominio bizantino del mar, aunque sin quebrantarlo. Para el reino califal— que en esto difiere del imperio griego— la expansión mediterránea tiene una importancia secundaria, siendo de primer orden la política continental. La organización del variado conjunto de tierras y regiones entre los mares de Constantinopla e India, la guerra infatigable que por su hegemonía hacían ciertos distritos como el Hicház, el 'Iráq y Siria, el problema de las distancias en el Irán, todo el legado político-social del nomadismo árabe y del imperialismo persa terrestre: he aquí algunos de los factores contrarios a la realización por parte de los árabes, de una política exclusivamente naval y especialmente mediterránea. En el año 655, Mu 'áwiya, después de su victoria de Phoenix, no llega a dar el paso definitivo hacia el dominio del mar: se aparta, dedicándose al problema califal de Medina y de Kúfa. Obedece en esto a una ley suya local. Ni aun por el hecho de haber elegido Damasco como capital del reino llega a ser el equivalente del imperio bizantino del litoral. El Mediterráneo, aquella condición principal para el imperio, significa una de las posibilidades árabes que, según las circunstancias, puede ser abandonada; efectivamente, sabemos que la abandonaron los 'abbásíes, sin que por ello disminuyera notablemente el poderío de sus estados. De donde resulta que cabe preguntarse si existe un consciente y verdadero "dominio del mar" por parte de Mu 'áwiya.

Basa el conocido historiador Lammens su tesis de una "Aalasocracia" de Mu 'áwiya en el interés que sentía éste por el problema marítimo que acababa de surgir entre los suyos. Pero ni una sola noticia o palabra atestigua su supuesta voluntad de aspirar al dominio del mar y no al de la tierra. Constantinopla por su parte cultiva el orgullo de la marina hasta en la ilusión, y aun en sus tiempos de decadencia ⁵²: Para ella, "la armada es la gloria del imperio". Y queda aumentado, en la imaginación, según Konstantinus Porphyrogemetos ⁵³, el anticuado do-

52. Vid. *Mu'áwiya*, p. 279.

53. Vid. Neumann en *HZ* LXXXI.

54. Apud, Migne CXIII, 133.

minio de las olas hasta el estrecho de Gibraltar “en todo nuestro mediterráneo”. Inútilmente pretenderemos hallar en Mu‘áwiya la confesión o pretensión análoga. Sólo aspira a una expansión territorial en detrimento de Constantinopla y con su armada persigue únicamente el flanqueo de su ejército. ¿Dónde se menciona un “mar suyo”, un “reino suyo del mar”? Tal vez tengamos que acordarnos aquí de un dicho de Mahoma a quien divirtió el espectáculo ofrecido por un pueblo que “subiría” al mar como sube a su trono el rey ⁵⁴. Pero se sabe que ésta es una sentencia apócrifa y una mera profecía sobre la expedición de Chipre, defendiendo aquella comparación muy terrestre subir al trono y al mar, los intereses dinásticos omeyas. El trono de las aguas significa, en otro dicho de Mahoma engendrado por la superstición, el trono del mismo satanás ⁵⁵. ¡Mar abominable! ¡En ambiciones terrestres se funda el vasto reino califal!

No ha podido cerrar el mediterráneo oriental aquel supuesto dominio omeya del mar, ni aun en su momento más ventajoso después de la victoria de Phoenix; porque el emperador Konstans, en aquel entonces, navega libremente desde Constantinopla hasta Italia, aunque sin abandonar la protección del cercano litoral griego. Siendo esto así cuando el poder naval omeya llegó a su máximo esplendor, ¡cuánto menos valdrá la tesis del dominio árabe del mar para tiempos posteriores, es decir, para aquel período ‘abbási que vió un equilibrio naval entre las dos naciones! ¡Que vió expedir sus armadas a los árabes y griegos no con carácter de invasión, sino más bien con el sentido de una obligación tradicional, que permitía establecer un intercambio mutuo de prisioneros en la línea fronteriza que marcaba la separación de poderíos. Línea firme de demarcación: he aquí lo que se efectuó en el mediterráneo oriental como consecuencia del asalto naval omeya!

¿Este hecho puede tener otra significación, además de la indicada? Veámoslo en las siguientes consideraciones: Los historiadores árabes refieren la derrota del emperador cerca de Phoenix como causa de su viaje por Italia, que para ellos no es más que la fuga inmediata en que busca el fugitivo su salvación personal ⁵⁶. No se enteran, pues, de la querrela sostenida por el vencido en su capital Constantinopla contra Roma, ni de su tentativa de crear un equilibrio entre ortodoxos y mo-

55. Vid. Bujarí, vol. II, pp. 199, 200, 222 y 223.

56. Vid. Ibn Hanbal, vol. III, pp. 66-332.

57. Vid. Ibn al-Atir, vol. III, p. 92.

nohsítas sirviéndose de la creación artificial de un "monoteletismo" que reanima el odio de los ortodoxos, sin lograr convencer a las provincias monofisitas ocupadas por Mu'áwiya. Tampoco se dan cuenta dichos historiadores de la desconfianza que Konstans sentía en la lealtad política del Papa, ni de su resolución de destronar Constantinopla como capital del reino en favor de Roma ⁵⁷. Ellos, que de todo esto se descuidan, hacen surgir, en este su descuido, aún más claro el importante síntoma de una nueva época: ¡El emperador, huyendo de la expansión árabe, mora en occidente!

Para los bizantinos, la evasión del emperador no significa más que una auténtica huida lejos de una capital que le es refractaria. Los sirios refieren el obstáculo que querían poner a dicha evasión sus tropas diciendo: "¿Con qué razón estará en Roma nuestro emperador, estando aquella ciudad tan distanciada de los árabes?". Por su parte, el mismo Konstans se justificaba —según la tradición— con la frase diplomática de "deber más honor a las madres que no a las hijas". Roma, madre del reino, centro de la parte que de él subsistía, parece, según esta frase, resultar vencedora de Constantinopla, ciudad excéntrica, destinada meramente a defensas fronterizas. Bajo la presión árabe, Constantinopla mira hacia Roma, pareciendo unirse a ella, aunque posteriormente haya de realizar su separación de una manera decisiva.

El sucesor de Konstans, que rechaza la flota omeya de los mares Propontis y Egeo, abdica en el sexto concilio ecuménico la tesis monotelita y reconoce al Papa como jefe de la Iglesia universal. Así, Roma parece nuevamente ligada a Constantinopla, dedicándose libremente esta última a su tarea defensiva contra los árabes, cuyo postrer asalto domina en 718 León III. Desde 725 la lucha de los iconoclastas separa a Roma de la influencia del imperio. El Papa, sintiéndose aislado por la política eclesiástica del oriente y al mismo tiempo excluido del occidente, o sea de Africa, España y Galia meridional, ocupadas por los árabes, se dirige hacia el norte como único abrigo: el año 751 marca su alianza con los carolingios.

De este modo nace el imperio romano-germánico medieval y se cambia el aspecto del mundo mediterráneo, no dominando ya Constantinopla el Mediterráneo sino en los sueños del glorioso pasado, en las imaginaciones de los escritores árabes.

58. Sobre la política italiana de Konstans vid, Theophanes, pp. 709-716. Michael, vol. XI, II, p. 432.

Los escritores árabes hacen continuar la situación política del Mediterráneo en los siglos posteriores con un verdadero espíritu conservador, tal como la encontraban en los días de la conquista. Así, para ellos, desde el siglo IX, el mar bizantino alcanza el estrecho de Gibraltar y forma una sola unidad física de terrenos costeros cultivados, políticamente divididos en las dos esferas del Islam y del Cristianismo. Éste abarca la región de Atenas, Roma, Amalfi, Nápoles, Gaeta y Francia. En 846 para Ibn Jurdádbuh, Roma pertenece a Constantinopla. Istajrí llama a Roma, en la mitad del siglo X, “una de las varias columnas del imperio cristiano”, sede patriarcal y en esto absolutamente igual a Antioquía, Alejandría y Jerusalén. Después Ibn Hawqal en 977 hace suya esta manera de observar las cosas, legándola a Idrísí, que no antes de la mitad del siglo XII, llega a transformar las anticuadas noticias en verdades históricas de su tiempo. Pero he aquí que el inteligente Mas ‘údí registra la expedición italiana de Otón el Grande en 951, considerándolo como un “rey de Roma, vasallo del soberano de Constantinopla” desde los tiempos preislámicos hasta este mismo año de 951. Sólo más tarde, habiéndose agrandado el poder del rey romano, “hace uso de la corona y de los rojos zapatos (imperiales), adoptando el título de rey”.

El gran cambio histórico-medieval, la emancipación latina y ruptura con Constantinopla que da origen a un imperio romano occidental, toda aquella importantísima situación, fué olvidada por los árabes, que antes del período otónico no llegan a darse cuenta de ninguna novedad, lo que gana en interés y singularidad teniendo en cuenta el gran papel que en todos estos cambios del Mediterráneo habían jugado los mismos árabes.

¿En qué consiste este papel? ¿Cuáles son las consecuencias directas del desarrollo naval árabe en relación con el orbe mediterráneo y con el círculo de nuestra propia tradición? La invasión árabe rechaza hacia Sicilia el centro político bizantino con motivo de la defensa de las aguas griegas, mientras que el Papa forzosamente mira hacia el norte. Para el historiador belga Pirenne ⁵⁸ aquella “volte-face” papal habría sido producida por cierta decadencia económica, cuya causa se atribuye al Islam invasor.

Ahora bien; veamos nosotros lo que ocurre realmente. ¿Subsiste,

59. Vid. H. Pirenne, *Mahomet et Charlemagne* (1937), 1888 ff. 200 (volteface de la papauté). 143 ff. (fermeture de la méditerranée occidentale). 144 (le commerce a donc continué, mais la direction en a changé). 147 (Or le dernier texte que l'on puisse invoquer à cet égard, c'est le document pour Corbie de 716). 235 (Ibn Kordadbeh nous parle des Juifs).

preguntamos, algún comercio trasmediterráneo en tiempos de Mu 'áwiya?

Según Pirenne, los musulmanes se limitan a recibir pasivamente lo que el Mediterráneo oriental cristiano exporta. En el problema de un comercio omeya del Mediterráneo, las fuentes orientales permiten constatar que en el interior de las regiones conquistadas por el Islam la antigua producción —por ejemplo la egipcia de papiro— no cesa de ningún modo de existir. Los bizantinos, aun después de haber perdido Siria y Egipto, continúan sus relaciones navales de comercio con estos países. Encuentro en el citado escritor árabe Tabarí un pasaje que testimonia, a mi juicio, el comercio no interrumpido árabe-bizantino, y es que un espía de Mu 'áwiya viaja por el litoral bizantino disfrazado de mercader árabe, hábil ardid que en tiempo de los 'abbásides llega a constituirse en sistema oficial, constituyendo un peligro bien reconocido por parte del mismo emperador.

Hay pues que admitir que subsiste cierto tráfico transmediterráneo eficaz, por lo menos en cuanto al sector oriental. Aludiendo al sector occidental, Pirenne niega cualquier posibilidad de navegación para los judíos denominados "transmarini negociatores" desde la mitad del siglo XII. Después de 716, dice él, no existe ninguna relación probada entre los puertos de Marsella y del Oriente. Si esto es así, visto el carácter judío de los "negociatores", podemos preguntarnos: ¿Qué noticias tenemos sobre la existencia de un comercio judío en los tiempos omeyas? Sabemos que Mu 'áwiya instalaba en los puertos siríacos un número extraordinario de judíos⁵⁹. A un mercader de esta nación manda en 654 comprar el acero que trajeron sus capitanes de Rhodas. Pero sobre todo sabemos que el geógrafo Ibn Jurdabuh describe en 864 el camino de los mercaderes judíos occidentales hacia el oriente, los cuales después de cargar sus buques en Francia van con ellos a al-Farama en Egipto y desde allí en tierra firme hasta Qulzum, puerto del Mar Rojo, desde donde siguen a los puertos de la Meca y del Extremo Oriente para proveerse de almizcle, áloe y pimienta, especies destinadas a los grandes de Francia o Constantinopla, regiones a las que llegan dando la vuelta por el mismo camino. Otras rutas paralelas existían más al norte.

Esta noticia reviste gran importancia. Nos muestra, en efecto, la huella perdida de los "transmarini negociatores". Pirenne debe darse cuenta de esto, ya que ve en dicha relación ni más ni menos que la prueba de cierta decadencia del comercio naval y una disminución de las

60. Véase Baládurí, p. 127.

relaciones judeo-orientales, existiendo en tiempos carolingios nada más que un insignificante resto de aquella vida económica anterior. Nosotros nos preguntamos: ¿Esta respuesta negativa es la única solución posible? Creemos que no. Creemos que este dato atestigua positivamente la continuación del uso regular de las rutas marítimas que en tiempo de los merovingios conducían de Francia a Siria. Es más, si nos fijamos en la fecha en que escribe el autor árabe, el año 846, cuando la flota aglabí, recién creada, manifestaba una peligrosa actividad en el Mediterráneo central, llegamos a la conclusión de que los "transmarini negociatores" que fueron capaces de superar estas dificultades en el siglo IX, habrían hecho un mayor uso de su tradición navegante bajo las condiciones favorables del reino de Carlomagno, los años inmediatamente posteriores a 750. En cuanto a los decenios anteriores a este año, hay que considerar la posibilidad de que se hubiera cerrado el Mediterráneo durante la ocupación árabe de la Galia meridional.

De manera que el pasaje de Ibn Jurdadbuñ nos certifica la existencia de cierta actividad judía en el Mediterráneo sostenida por Francia mediado el siglo IX. Lo que quiere decir, teniendo en cuenta las condiciones históricas, la verosimilitud de la existencia de un verdadero comercio entre judíos occidentales y musulimes del Mediterráneo en el siglo VIII. ¿Llegó a cerrarse aquel mar totalmente? No podemos aceptar la tesis de un efecto destructivo inmediato de una posible decadencia económica. ¿Se puede atribuir la existencia de un centro político septentrional en la segunda mitad del siglo VIII a treinta años de exclusivismo marítimo durante la primera mitad de este mismo siglo? La invasión árabe, opina Pirenne, causa la decadencia del comercio naval, la que a su vez causa la dificultad económica de los merovingios, dificultad que origina la supremacía final de los carolingios surgiendo como último razonamiento y miembro de la cadena aquella célebre frase: "Sin Mahoma ningún Carlomagno". Pero el mismo Pirenne ⁶⁰ establece como fecha en que se inicia la disminución del poder merovingio entre los años 630 y 632, es decir, en los años en que la unidad mediterránea se conservaba aún intacta. Contradicción grave que nos muestra lo artificial de aquella construcción técnica, aunque muy digna del ingenio de su constructor; y debemos negar que la pregunta: "¿Fue interrumpido o no el comercio transmediterráneo por los árabes?" halle su respuesta necesaria en la desaparición de unos merovingios cediendo el paso al continental Car-

61. Vid. *Mahomet*, p. 170.

lomagno. Concluir de otra manera sería audaz por parte de un arabista, teniendo en cuenta la escasez de las fuentes a su alcance. En resumen, podemos establecer que los préstamos árabes al vocabulario náutico testimonian el carácter continental de un pueblo extraño al mar, mientras que la tradición literaria del Alcorán y de la poesía beduína demuestra su innegable temor al mar a pesar de cierta admiración mercantil hacia una navegación extranjera. Las circunstancias históricas causan el cambio súbito y sin precedente, al necesitar Mu'áwiya, gobernador siríaco y futuro califa, buques para el asalto de Constantinopla. De su habilidad imitadora viene el sorprendente éxito: es la flota árabe una de aquellas admirables creaciones árabes construidas sobre la nada.

Mientras que los bizantinos, a los que tomaron como modelo, prefieren el combate distanciados del enemigo, triunfa, una vez ligadas las naves, la táctica árabe de lucha cuerpo a cuerpo. Los constructores navales de Mu'áwiya se sirven de la ayuda copta. El mando de a bordo se divide en una parte náutica y otra táctica. Como tribu favorita de Mu'áwiya, los Banú Kalb constituyen los destacamentos de a bordo. Se fundan propios arsenales en Akka y en Egipto. La flota inaugura sus actividades, en 649, con la victoria de Chipre, que impresiona fuertemente a los contemporáneos. Aquella nueva y triunfante armada hace temblar al corazón del reino, Constantinopla. Los árabes, a pesar de esto, no buscan lo que llamaríamos propiamente el dominio del mar, no dejando nunca, en el fondo, de sentirse verdaderos continentales. Ponen dique, pues, al dominio bizantino del mar sin quebrantarlo en seguida. Fuerzan a Constantinopla a tomar la defensiva y a que Roma logre la alianza del norte. El Mediterráneo occidental, gracias a los "transmarini negociatores" judíos, se queda relativamente abierto para el comercio que se ha establecido pronto entre bizantinos y árabes. Con la repulsión de estos últimos al absorber todo el esfuerzo bizantino, el Papa, desamparado, acepta la protección ofrecida por el norte. Así es que podemos afirmar que la invasión árabe influye en las mutuas relaciones de las potencias cristianas, sin llegar a ser, por eso, causa exclusiva de su existencia. Seis años después de las operaciones navales de Mu'áwiya en el mar de Chipre y Egeo, el emperador deja Constantinopla por Roma. Mu'áwiya y su extraordinaria armada marcan los principios de una nueva época que en sus primeros decenios, ofrece el espectáculo de uno de los más importantes desembarcos de la historia que para siempre

imprimió sus huellas en este mismo suelo de España y fué rentemorado por el poeta:

Innumerable cuento
de escuadras juntas veo en un momento.
Cubre la gente el suelo,
debajo de las velas desaparece
la mar, la voz del cielo
confusa, incierta crece,
el polvo roba el día, y le escurece...

WILHELM HOENERBACH