Civilización del Islam

NAVEGACIÓN

Por: **Ricardo H. S. Elía**

«El antiguo mar romano se convierte en un lago musulmán».

George Marçais,
historiador francés de arte islámico.

Surgida en el centro de Arabia, la civilización islámica, por lo menos en sus comienzos, le volvió la espalda al mar. Esta actitud no estaba avalada para nada en el Sagrado Corán, donde se lee que *«Dios es Quien ha sujetado el mar a vuestro servicio para que las naves lo surquen a una orden Suya para que busquéis Su favor»* (Sura 45, Aleya 12; ver también Sura 14, Aleya 32).

Sin embargo, en menos de dos siglos esta actitud cambiará radicalmente. Así, los marinos musulmanes aprenderán de los chinos el arte de navegar con la aguja de marear (una versión náutica de la brújula), para sus grandes viajes, y la darán a conocer a los europeos, quienes en el siglo XIV ya la manejarán habitualmente. Los navegantes islámicos también introducen en Europa el timón de codaste, un instrumento imprescindible para la navegación. Este era un sistema de dirección del barco por medio de un timón adosado a la roda de popa. Hasta el momento los barcos eran gobernados por uno o dos remos colocados verticalmente en el costado, hacia popa. Las maniobras con este sistema eran poco fiables, sobre todo con mal tiempo, exigiendo además varias personas para hacer los virajes.

Paralelo al aporte de la brújula, el astrolabio y el timón de codaste, los nautas musulmanes difundieron la «vela latina» (la denominación es equívoca, pues puede hacer suponer que sea de origen latino, cuando en realidad fue un invento de los musulmanes), también conocida como de cuchillo o triangular, más fácilmente orientable, que permitía navegar con viento de costado, mientras las velas más usuales de la época, trapezoidales, exigían para poder navegar el viento de popa, circunstancia ésta que enlentecía sobremanera las singladuras, encareciendo los fletes.

La marina musulmana es una de las grandes desconocidas. Basta hojear algunas enciclopedias y obras de divulgación para comprobar que suele ser habitual en la mayoría de ellas ignorar el poder naval de la civilización islámica y algunas de las indudables aportaciones que hizo en el campo de la náutica. Ahora sabemos que los sabios andalusíes, que consideraban la esfericidad de la Tierra, facilitaron el camino a quienes protagonizaron más tarde el descubrimiento de América (véase José Ruiz Vázquez: **Influencia de la cultura árabe en las ideas geográficas de Cristóbal Colón**, A2JCAI, IHAC, Madrid, 1985, pp. 579-584).

El Islam dispuso de poderosas marinas de guerra, desde principios del siglo IX hasta fines del siglo XVII. Entre los siglos IX y XII los musulmanes se convirtieron en la primera potencia naval del mundo. Al-Ándalus (la España musulmana) contó con poderosas escuadras en Alicante, Almería y Cádiz, y el emir cordobés Abd ar-Rahmān II reforzó su flota y construyó un astillero en Sevilla.

En 844, 858 y 861 se produjeron ataques vikingos (llamados *mayús* “magos” por los musulmanes) contra las costas del sur de al-Ándalus. Según el testimonio de historiadores como Ibn Qutiyya (m. 977), Ibn Hayyān (987-1076) y al-Maqqāri (1577-1632), la marina andalusí causó estragos entre los vikingos, marinos por demás experimentados, utilizando *niwam al-naft* (proyectiles incendiarios) y numerosos *rumat* (arqueros).

Igualmente, las flotas de aglabíes, fatimíes, mamelucos y otomanos convirtieron durante varios siglos al Mediterráneo en una talasocracia musulmana cuyos detalles llenarían varios volúmenes. Para tener un parámetro de este vastísimo universo, citemos, por ejemplo, que hacia el año 840 numerosos barcos musulmanes remontaron las orillas del mar Adriático hasta el archipiélago dalmata y la desembocadura del Po. Al volver hacia el sur, ocuparon la ciudad de Ancona, situada a doscientos kilómetros de Roma.

La primera flota musulmana

En la primavera del año 649 (28 de la Hégira) una flota musulmana partió del puerto de Akka (Palestina) al tiempo que otra se hacía a la mar desde las costas egipcias; ambas tenían como objetivo la isla de Chipre. El artífice de esta expedición marítima, considerada como la primera que los musulmanes realizaron en el Mediterráneo, fue Mu’āwiyah Ibn Abi Sufyān (c.602-680), a la sazón gobernador de Siria y años más tarde primer soberano omeya; él mismo la dirigió en persona. Los historiadores árabes, especialmente al-Baladhuri (?-c.892), se hacen eco del empeño del fundador de la dinastía omeya en realizar esa primera empresa naval contra una isla que estaba bajo dominio bizantino y llaman la atención sobre su insistencia en convencer primero al segundo califa Umar Bin al-Jattāb y después a Uzmān Ibn Affān para realizarla. Hasta entonces se había impuesto, en el tema naval, una política meramente defensiva, cuyas medidas básicas consistieron en la fortificación de las costas, el establecimiento de vigilancia en las torres vigías y el asentamiento de contingentes militares, fundamentalmente persas, atraídos por medio de concesiones territoriales.

Aquella primera empresa naval islámica en el Mediterráneo concluyó con la firma de un pacto y el sometimiento de la población de Chipre al pago de un tributo, sin que ningún destacamento militar ocupase la isla. El Mediterráneo, al que los árabes llamaban entonces *Bahr ar-Rum* (‘el Mar de los Romanos o de los Bizantinos’), estaba dominado, en su mayor parte, por Bizancio. La recuperación de Alejandría por la flota bizantina en 645-6, en una acción marítima en la que Chipre sería utilizada como base de operaciones, debió de ser lo que convenció al

califa Uzmān para acceder a los planes de Mu'āwiyah de lanzar un ataque naval contra esa isla.

La supremacía naval del Islam

El siglo IX es la época en que se produjo la gran expansión marítima del Islam. Las conquistas de Creta, iniciada en el año 823, y de Sicilia, desde el 827, permitieron a los musulmanes dominar un amplio espacio marítimo. La hegemonía del Mediterráneo pasó así a manos del Islam. En esta época se constata una voluntad clara y decidida de establecerse en territorios insulares. En el caso de Creta, la conquista fue relativamente fácil; la realizó un grupo de marinos andalusíes (exilados de Córdoba) que unos años antes habían desembarcado en Alejandría provocando allí grandes disturbios, por lo que las autoridades egipcias (dependientes por entonces del califato abbasí y opuestos a los Omeyas cordobeses) les facilitaron su partida y establecimiento en Creta. Este episodio generó a su vez un intercambio diplomático entre Córdoba y Bizancio.

En el caso de Sicilia, la lucha fue muy enconada; los aglabíes (dinastía árabe en Ifriqiyya que reinó entre 800-909), ayudados en ocasiones por otras fuerzas, como marinos andalusíes procedentes de Tortosa o incluso tropas napolitanas, no consiguieron hacerse con el control completo de la isla hasta comienzos del siglo X. Tanto Creta como Sicilia, además de disponer de cuantiosos recursos naturales y de constituir importantes mercados, eran nexos de unión que facilitaban, por su excelente ubicación geográfica, la comunicación marítima entre las costas occidentales y orientales.

El siglo X marcó el auge del poder naval islámico en el Mediterráneo. Fue el período de mayor hegemonía musulmana en este mar, tanto en su cuenca occidental como oriental. El dominio de sus litorales sur, este y oeste y de las principales islas que lo jalonan lo posibilitó. A esta época se refiere el historiador y sociólogo Ibn Jaldún (1332-1406) cuando dice: *«Los cristianos se vieron obligados a pasar sus flotas a la parte noreste del propio mar, con el objeto de aproximarse a los países marítimos de los francos y eslavos, y a las islas romanas, sin aventurarse para nada a salir de allí. En efecto, las escuadras islámicas acechaban a los cristianos como el león encarnizado acecha a su presa; sus buques, tan numerosos como bien equipados, cubrían la faz del mar, recorriéndolo en todos los sentidos, ya sea con fines pacíficos, o ya sea en son de guerra. De suerte que, de los cristianos no se veía flotar ni una tabla»* (Ibn Jaldún: **Introducción a la historia universal. Al-Muqaddimah**, FCE, México, 1997, p. 469). Gran parte de ese dominio correspondió a los andalusíes, quienes llegaron a establecerse en puntos tan alejados como Creta y Fraxinetum. El resto del espacio naval mediterráneo estuvo bajo el control de los fatimíes (dinastía árabe reinante en Egipto y Palestina entre 909-1171).

La marina de al-Ándalus

Es idea comúnmente aceptada que a los omeyas andalusíes no pareció interesarles demasiado promover a nivel oficial el desarrollo naval hasta que, en el

año 844, aparecieron los normandos o vikingos y causaron destrozos en las costas de al-Ándalus, llegando a penetrar por el Guadalquivir hasta Sevilla. A partir de entonces el emir omeya Abd ar-Rahmān II adoptó una serie de medidas entre las que estaba la edificación de atarazanas, construyendo la de Sevilla, y el establecimiento de fuerzas militares en las zonas costeras, además de reclutar a marinos de las costas. Tan sólo unos años después, cuando se produjeron dos nuevas incursiones normandas en los años 858 y 861, una escuadra omeya custodiaba las costas atlánticas, haciendo frente a las naves vikingas con éxito.

Con referencia a estos sucesos, el *Bayān al-mugrib fi-ijtisār ajbar mulūk al-Ándalus* ('Exposición curiosa relativa al resumen de las noticias de los reyes de al-Ándalus y del Magreb') del historiador andalusí Ibn Idhāri (m. 1320), señala cómo los emires omeyas, sobre todo Muhammad I (852-886), llevaron a cabo una verdadera política naval en el litoral andalusí atlántico. Según señala el antologista andalusí Abu Walid al-Himyari (m. 1048) —en su precioso diccionario geográfico intitulado *Kitab al-Rawd al-mi'tār fi jabar al-aktār*—, ese mismo emir envió una expedición de reconocimiento por el Océano que estuvo al mando de uno de los miembros de la primera gran familia de marinos andalusíes al servicio de la dinastía: Jashjash al-Bahri, que destacó en 861 al lograr una importante victoria naval sobre los vikingos, perdiendo entonces la vida.

La formulación de un importante corpus jurídico sobre cuestiones relativas a las actividades comerciales realizadas por mar es otra buena prueba del desarrollo naval en el Islam. Es el caso del *Kitāb akriyat al-sufūn* ('Libro del fletamiento de naves'), obra originaria de Muhammad Ibn Umar, autor de origen andalusí muerto en Egipto en 923, y completada por Abu Abi Firās, quien vivió en la segunda mitad del siglo X y principios del XI. Junto al tráfico de mercancías, la civilización islámica, a través del precepto de la peregrinación a los santos lugares de La Meca y Medina y el fomento del estudio y el contacto directo con los maestros, favoreció igualmente un amplio tráfico de personas que desde Al-Ándalus y el Magreb se dirigían a Oriente y después volvían a sus lugares de origen trayendo consigo libros, conocimientos, movimientos culturales, modas, etc. Los diccionarios biográficos andalusíes dan buena prueba de ello (véase Francisco Morales Belda: **La marina de al-Andalus**, Ariel Barcelona, 1970; Jorge Lirola Delgado: **El poder naval de Al-Andalus en la época del Califato Omeya**, Universidad de Granada, Granada, 1993; Varios autores: **Al-Andalus allende el Atlántico**, Unesco/El Legado Andalusí, Granada, 1997).

Los musulmanes en la Costa Azul

El enclave naval musulmán de Fraxinetum (en árabe Farajshinit, también llamado Yabal al-qilāl o "Monte de las cimas"), localizado en la actual población de La Garde Freinet, muy próxima al Golfo de Saint Tropez, en la Provenza, que sobrevivió entre 889 y 975, es un tema que fue investigado exhaustivamente por Joseph Toussaint Reinaud (1795-1867) en su obra **Invasions des Sarrazins en France, et de France en Savoie, en Piemont et en Suisse**, París, 1836 (hay

traducción inglesa de Haroon Khan Sherwani y publicada por Sheij Muhammad Ashraf con el título **Muslim Colonies in France, Northern Italy & Switzerland**, Lahore, Pakistán, 1955/1964). El nombre Fraxinetum proviene de los tiempos romanos y está derivado de la palabra fresno (en latín *fraxini*), un árbol común en los bosques vecinos al enclave (o sea que Fraxinetum sería un equivalente a Fresneda).

Parece ser que entre 888 y 889 unos veinte andalusíes procedentes del litoral de Pechina (Almería), desembarcados de una pequeña nave, fueron la avanzada de una fuerza musulmana que se adueñó de la Costa Azul, más precisamente de la zona del golfo de St. Tropez, que aún hoy se conoce como la Côte des Maures ('Costa de los Moros'), bajo el liderazgo de un caid (*qā'id*) llamado Nasr Ibn Ahmad, dependiente del emirato omeya de Córdoba. El episodio está confirmado por un cronista cristiano de la época llamado Liudprand de Cremona (c.922-c.972), un obispo e historiador lombardo que lo cita detalladamente en su obra (**The Works of Liudprand of Cremona**, traducido por F.A. Wright, George Routledge & Sons, Londres, 1930).

Desde Fraxinetum se expandieron por toda la región y durante casi noventa años se mantuvieron firmes a pesar de los numerosos intentos de los barones francos por desalojarlos. Antiguas minas y restos de fraguas en Tende (en los Alpes marítimos, al noreste de Mónaco) y La Ferrière (cerca de Barcelonnette) han sido identificados como sitios donde los musulmanes extrajeron hierro y manufacturaron armas. Los musulmanes también remontaron el río Ródano y se internaron por los Alpes, hasta Grenoble y el valle de Graisivaudun, alcanzando los valles italianos, y llegando a localidades como Asti y Acqui, en el Piamonte. Hasta 972, los musulmanes controlaron el paso alpino de Gran San Bernardo en los actuales límites de Italia y Suiza (cfr. B. Luppi: **I Saraceni in Provenza, in Liguria e nelle Alpi occidentali**, Bordighera, 1973). Uno de los líderes oponentes que mantuvieron una encarnizada batalla con los andalusíes fue el prelado Bernard de Menthone o Bernard de Montjoux o Bernardo de Aosta (m. 1081?), por quien la montaña fue más tarde nombrada en su memoria (su denominación por entonces era Mons Jovis, versión latina de "Monte Júpiter" –un término que los árabes de esa era incorporaron para identificar a toda la región alpina, Yabal Munwaws). Finalmente, hacia 975, el conde Guillermo de Arles, más tarde marqués de Provenza, logró unificar bajo su mando a los guerreros de Provenza, el bajo Delfinado y el condado de Niza y con esa fuerza expulsó a los musulmanes de Fraxinetum. Y aunque los andalusíes volvieron a la carga contra Antibes en 1003, y contra Narbona y Maguelone en 1019, y lograron capturar temporalmente las islas Lérins cerca de Cannes en 1047, ya nunca más se repitió esa formidable penetración del siglo anterior.

Los 8 hermanos Almagrurinos

Diversos adelantos en la ciencia náutica de los musulmanes permitieron que ocho hermanos de una familia musulmana de Lisboa, en al-Ándalus (hoy

Portugal), llamados al-Mugarribún, latinizados como «los Almagrurinos», zarparan hacia el *Bahr al-Dulumat* (Mar de las Tinieblas) en el año 1013 (379 años antes de Colón), hacia esa inmensidad también llamada en árabe *al-Bahr al-Zafit* (Mar de pez negra), *al-Bahr al-Ajdar* (Mar Verde), *al-Bahr al-Garbi* (Mar Occidental), o *al-Bahr al-Mudlim al-Muhît* (Mar Tenebroso Circundante o Envolvente), al que los griegos denominarían con el adjetivo *Atlantikós*, que recoge en una ocasión al-Idrisi, al citar a Aristóteles y Arquímedes. Tras más de dos meses de navegación llegaron a la isla de los «hombres rojos». Este hecho tan poco conocido en Occidente fue divulgado por el escritor español Vicente Blasco Ibañez (1867-1928) en su obra **En busca del Gran Khan** y hace pensar si los hermanos Almagrurinos habrían llegado a tocar en alguna isla oriental de América (cfr. Ibrahim H: Hallar, **Descubrimiento de América por los árabes**, Edición del Autor, Buenos Aires, 1959, pp. 98-99).

Desde fines del siglo VIII hasta mediados del XI, los musulmanes fueron los únicos dueños del Mar Mediterráneo y en el Océano Índico ejercieron una efectiva talasocracia hasta principios del siglo XVI. Del árabe provienen los nombres marinos, como almirante, aduana, tarifa, fragata, amarra, zozobrar, falúa, calafate, azimut, rambla, chalupa, canal, etc., términos que luego se integraron definitivamente a los idiomas europeos. Por ejemplo, las palabras arsenal, atarazana y dársena provienen del nombre árabe *dar al-sinaa* (casa de fabricación).

Cronología naval musulmana (siglos VII-X)

Siglo VII (600-699)

645-646 Alejandría es recuperada temporalmente por la flota bizantina.

649 Organización de la primera flota musulmana.

649 Expediciones navales contra Chipre y el archipiélago griego

653-654 Segunda expedición contra Chipre.

655 «Batalla de los Mástiles» (en árabe *Dat al-Sawāri*): primera victoria naval sobre los bizantinos frente a Alejandreta (hoy Iskenderūm).

• Mu'āwiyah Ibn Abi Sufyān, gobernador de Siria y Chipre, envía al comandante Yunada Ibn Abi Umayya a conquistar la isla de Rodas.

666 Primer ataque musulmán contra Sicilia, contra verba (isla muy próxima a la costa tunecina, situada frente a Gabes) y Qawsara (la actual isla de Pantellaria)

668-673 Primer sitio de Constantinopla.

695 Los musulmanes conquistan Cartago, la principal base naval bizantina en el Occidente musulmán.

697 La flota bizantina recupera Cartago

698 Los musulmanes arman una gran flota que consigue expulsar definitivamente a los bizantinos de Ifriqiya (Túnez).

Siglo VIII (700-799)

703 El gobernador de Ifriqiya, Musa Ibn Nusair (640-714), ordena la

instalación de astilleros Túnez donde serán construidos en los años siguientes cerca de cien barcos para atacar territorio cristiano.

- Una flota musulmana enviada por el gobernador de Egipto, Abd al-Aziz Ibn Marwān, saquea la isla de Linosa o la de Lampedusa, entre Malta y la costa norteafricana.

704 Abd Allāh, hijo de Musa Ibn Nusair, ataca la isla de Sicilia.

707 Cerdeña es atacada por una escuadra musulmana al mando de Abd Allah Ibn Murrā.

710 El comandante musulmán Tarif ocupa un enclave visigodo en el sur de España que tomará posteriormente el nombre de Tarifa.

711 Tāriq Ibn Ziyād desembarca al pie del Peñon de Gibraltar con siete mil hombres, bereberes en su mayor parte, que fueron cruzados sucesivamente por algunas embarcaciones del conde don Julián y probablemente por otras pertenecientes a la flota ifriquí.

712 Musa Ibn Nusair arriba a Algeciras con un ejército de 18.000 hombres transportados por 20 navíos ifriquíes.

712-718/19 La flota ifriquí, bajo el mando del almirante 'Ayyās Ibn Sharāhil (o Uwayl) al-Himyari traslada desde el Norte de África contingentes militares para la conquista de la Península.

720 Segundo ataque musulmán contra Sicilia a cargo de una flota dirigida por Muhammad Ibn Aws al-Ansari.

720-740 Se suceden un gran número de algazúas contra Sicilia y Cerdeña.

743 Viaje de Sara la Goda a Damasco.

747 Fracaso naval musulmán frente a los bizantinos en aguas de Chipre.

798-813 Marinós andalusíes atacan casi permanentemente las islas Baleares, y las de Córcega y Cerdeña.

Siglo IX (800-899)

816 La escuadra aglabí ataca la isla de Cerdeña.

820 Ocho naves mercantes cristianas que se dirigían desde Cerdeña a Italia son capturadas por corsarios aglabíes.

823-827 Conquista de Creta por los cordobeses expulsados de Alejandría.

827 Los aglabíes inician la conquista de Sicilia.

830-835 Pacto entre la ciudad italiana de Nápoles y los musulmanes de Sicilia.

829-831 Una gigantesca flota andalusí socorre a los aglabíes en Sicilia.

836 Los aglabíes derrotan a una flota bizantina y capturan nueve grandes barcos con sus tripulaciones en aguas italianas.

841 Los aglabíes ocupan Bari (el emirato se extendió hasta 871).

842 La expedición naval de Abu Dinar contra Constantinopla es dispersada por una tormenta.

843 Los aglabíes se posesionan del estratégico enclave de Mesina.

844 Los vikingos atacan Lisboa y saquean Sevilla.

845 Una embajada andalusí parte hacia el país de los vikingos para establecer un tratado de paz.

846 Una contingente aglabí desembarcado asalta y saquea Roma.

849 Algazúa andalusí contra las Baleares.

859 Segunda incursión de los vikingos contra al-Ándalus.

861 Tercera incursión vikinga contra las costas andalusíes.

869 La escuadra aglabí conquistan la isla de Malta.

Siglo X (900-999)

903 Una flota del emirato cordobés conquista las islas Baleares y las incorpora al territorio andalusí.

904 La expedición naval de León de Trípoli (Rashíd al-Wardami) saquea Salónica.

909 Los fatimíes suceden a los aglabíes en el control de la isla de Sicilia y del Mediterráneo occidental (compartido con los andalusíes).

935 La flota del califato omeya de Córdoba ataca varios puntos de la costa catalana.

943 Los andalusíes efectúan un desembarco cerca de Agde (Dpto de Hérault, al sudoeste de Montpellier) y capturan barcos pertenecientes a las gentes de Aniane.

961 Nicéforo Focas, enviado por el emperador bizantino Romano II, al frente de una imponente flota, consigue tomar la isla de Creta.

982 Victoria naval del kalbí Alí sobre la flota del emperador germano Otón II frente a Crotona.

El almirante Zheng He

Zheng He o Cheng Ho (1371-1435), originalmente llamado Ma San-Pao, fue un almirante musulmán chino de la provincia de Yunán al servicio del emperador Chu Ti (1360-1424) –apodado *Yung Lo* «Alegría Eterna»–. de la dinastía Ming (1368-1644).

En realidad la era de las grandes expediciones navales no fue inaugurada por los europeos a fines del siglo XV como se supone, sino por los chinos a principios de esa centuria gracias al concurso de un almirante musulmán como Zheng He. Estos emprendimientos náuticos respondían a un afán comercial y prestigio militar, pero también a causa de la curiosidad de los marinos del Celeste Imperio basada en el desarrollo de la técnica naval y de las cualidades de mando e idoneidad de su comandante en jefe fundamentadas en la tradición islámica.

Zheng He lideró siete expediciones navales entre 1405 y 1434, las más importantes en la historia de China. La primera (1405-07), que partió de Nanking (poderosa estación naval artillada) –con escalas en Fuchou y Cantón–, llegó a Qui Non (Vietnam), Ayyutahya (capital de Siam fundada en 1350, hoy Tailandia),

Malaca, Palembang (Sumatra), Java, Chittagong (hoy Bangla Desh), Colombo (Ceilán, hoy Sri Lanka, y Cochín y Calicut en la India. La segunda (1409-11) tuvo como único objetivo la captura del rey de Ceilán – que fue remitido a China con su familia –, pues éste había atacado la flota expedicionaria en el viaje previo. La tercera (1411-12) y la cuarta (1413-16) alcanzaron la costa iraní en Ormuz, Adén, Mogadiscio (Somalia), y los puertos musulmanes de Malindi y Mombasa, en la actual Kenia. La quinta (1417-19), la sexta (1421-22) y la séptima (1431-1434) llegaron a los puntos más lejanos como Yeddah (Arabia) – desde donde Zheng He se trasladó a La Meca y Medina para cumplimentar la peregrinación sagrada – Suakin (Sudán), y otros del Océano Indico.

Estas imponentes flotas imperiales estaban compuestas por unas sesenta naves con una tripulación que oscilaba entre los veinte mil y los treinta mil hombres. Cada junco tenía 130 por 60 metros (una superficie más grande que una cancha de fútbol), con cuatro palos y artillería (bombardas y cañones), y llevaba 450 hombres, diez veces la tripulación de la «Santa María» de Colón. También estaba dotado de un revolucionario timón de popa y velas en estera de bambú.

En esa época no había en Occidente navíos semejantes a éstos de la flota de Zheng He. Sin embargo, no se sabe mucho cómo eran y cómo iban equipados. Los chinos, que habían navegado hasta las costas orientales de África y el Mar Rojo, y los musulmanes que iban a la India siguiendo el monzón (ruta seguida más tarde por Vasco de Gama con el pilotaje de Ibn Mawid), tenían en el siglo XV, no menos que los europeos, los medios técnicos para romper la prisión que encerraba a la ecumene antigua. Quizá una ventaja de los europeos fue estar asomados a un océano más riguroso, pero la prioridad europea en la navegación no permite explicaciones simples. Eso sí, si Zheng He no hubiera muerto repentinamente en 1435 –desapareciendo junto con él todos los logros y hazañas de la marina china –, tal vez se hubiese podido impedir las depredaciones de los portugueses en el Indico a principios del siglo XVI; incluso una expedición Chino-musulmana hubiera podido arribar a América antes de 1492 y con ello cambiar el curso de la historia.

Véase C.M. Cipolla: **Guns and sails in the early phase of European expansion 1400-1700**, Londres, 1965; Wolfgang Franke: **An introduction to the sources of Ming history**, University of Malaya Press, Kuala Lumpur; Joseph Needham: **Science and civilization in China**, vol. IV, 3a. parte: *Civil engineering and nautics*, Cambridge University Press, Cambridge, 1971, pp. 475 y ss. y 682-695; M. Rossabi: **China and Inner Asia from 1368 to the Present Day**, Londres, 1975; L.C. Goodrich y C. Feng: **Dictionary of Ming Biography**, Nueva York, 1976; R.W. Unger: **The ship in the medieval economy 600-1600**, Londres, 1980; A. Chan: **The Glory and Fall of the Ming Dynasty**, Norman, Londres, 1982.

La marina otomana (1470-1827)

Si investigamos y analizamos concienzudamente la historia del Islam encontraremos que siempre fue el Occidente y no el Islam quien gestó las guerras y

conflictos, desde las Cruzadas (1095-1291) hasta la invasión del Líbano (1983) y la Guerra del Golfo (1991), pasando por la ocupación y expoliación de los territorios islámicos desde el siglo XVI al XX. Un ejemplo típico fue una masacre perpetrada a comienzos del siglo XV, cuando doce galeras al mando del «capitanio» veneciano Pietro Loredan (m. 1439) – luego ascendido a almirante – atacaron a una escuadra otomana ante Gallipoli, entre los Dardanelos y el mar de Mármara. Los prisioneros musulmanes capturados en la refriega fueron ejecutados sobre la marcha; incluso los griegos e italianos que servían libremente a bordo de los navíos otomanos resultaron hechos pedazos a golpes de hacha y maza. Hacia 1470, medio siglo después, el sultán Mehmet II Fatih (1432-1481) – conquistador de Constantinopla en 1453 – se desquitará de semejante afrenta, cuando envía trescientas galeras, «una selva sobre el mar», al asalto de la gran base veneciana de Negroponto, en la isla de Eubea, en la costa oriental de Grecia, la cual fue capturada por los efectivos islámicos. La primera guerra turco-veneciana (1463-1479) tiene como resultado que los venecianos pierdan definitivamente Eubea y deban pagar una suma considerable como indemnización de guerra. A partir de entonces, la talasocracia otomana será una realidad durante doscientos años y el Mediterráneo se convertirá una vez más en un lago musulmán como en la época de los fatimíes.

La segunda guerra turco-veneciana (1499-1503) acabó con resultados catastróficos para Venecia luego del revés sufrido en Zonchio (Sapienza), en el mar Jónico. La República de San Marcos fue desplazada del espacio griego continental (excepto de Nauplion y Monemvasía que fueron capturadas por los otomanos en 1540), perdiendo Durazzo, Naupacto, Methoni y Koroni, cuatro puertos importantes para su comunicación con el Oriente y Egipto, valiosas bases estratégicas para dominar el Mediterráneo oriental. En manos otomanas cae por añadidura el lucrativo comercio con los países del Oriente hegemónico hasta entonces por los venecianos, que será compartido con los mercaderes judíos y armenios, aliados incondicionales de la Sublime Puerta.

A principios del siglo XVI, varios corsarios musulmanes toman el control de Argel, de Trípoli y de otros puertos de Berbería, en el Magreb (amenazado por los españoles y los portugueses desde comienzos del siglo XV), desde donde hacen incursiones de hostigamiento sobre las costas de Sicilia, Cerdeña y de Italia, y toman el control del Mediterráneo occidental.

Entre ellos sobresalen dos marinos griegos conversos al Islam originarios de Mitilene (Lesbos), fundadores del estado de Argel (cfr. J. Monlaü: **Les Etats barbaresques**, París, 1973). Son ellos Baba Aruw (1474-1518) y Jidr, llamado también Jairuddín (1476-1546) y apodado «Barbarroja» por los cristianos. En 1529 Jairuddín desalojó a las tropas imperiales de Carlos V del islote del Penón situado en la rada de Argel, y construyó allí el puerto fortificado. En 1533, Jairuddín logró evacuar miles de moriscos expulsados de España. El 27 de mayo de ese mismo año, el adalid de las galeras berberiscas hace su entrada triunfal en Estambul donde es nombrado al día siguiente *beylerbey* («comandante en jefe») de las islas mediterráneas, por el sultán Suleimán el Magnífico. El 6 de abril de 1534 sería

nominado *kapudán-i dariá* («gran almirante del mar») de la armada otomana (cfr. André Clot: **Solimán el Magnífico**, Emecé, Buenos Aires, 1985, pp. 125-129; **Soliman le Magnifique**, catálogo de la exposición del 15 de febrero al 14 de mayo de 1990 en Galeries Nationales del Grand Palais, París, 1990, p. 43).

Jairuddín entonces reconquistó Túnez (1534) y obtuvo una serie de resonantes victorias sobre el almirante genovés **Andrea Doria** (1466-1560), logrando expulsar del Mar Egeo a la República de Venecia, arrebatándole veinticinco islas (cfr. P. Preto: **Venezia e i Turchi**, Florencia, 1975). Jairuddín y sus comandantes navales Dragut (Torgut Re'is) –un griego converso al Islam–, y Salah Re'is y Sinán Pashá, ambos musulmanes de origen judío, derrotaron con veintidós naves a una poderosa escuadra comandada por Andrea Doria –81 galeras venecianas, 36 pontificias y 50 españolas–. La batalla naval tuvo lugar en Preveza, en el mar Jónico frente a la costa epirota, el 28 de septiembre de 1538. Hacia 1541, los bajeles de Jairuddín alcanzaban las Baleares, Cádiz, la Riviera francesa (Niza) y surcaban las aguas del Danubio. Nunca, ni antes ni después de la flota de Barbarroja, llegó el Islam a disponer de semejantes nautas y poderío naval (cfr. Miguel A. Bunes y Emilio Sola: **La vida y la historia de Hayradin, llamado Barbarroja**, Ed. Universidad de Granada, Granada, 1997).

Mientras tanto, gracias a los esfuerzos del gran visir de Suleimán, Ibrahim Pashá (1493-1536), los otomanos capturaron la isla de Rodas en 1522, que se había convertido en el cuartel general de los piratas catalanes y malteses, quienes con la ayuda de los caballeros de San Juan, amenazaban cortar las comunicaciones turcas con Egipto. Ibrahim fue el artífice de la alianza político-militar entre Suleimán I y Francisco I de Francia en marzo de 1536 dirigida contra los Habsburgo, Venecia y el Papado (cfr. I. Ursu: *La politique orientale de François Ier*, París, 1908; R.B. Merriman: *Suleiman the Magnificent*, Cambridge, Mass., 1944). Durante la tercera guerra turco-veneciana (1570-1573), en la cual los otomanos le arrebatan Chipre a los venecianos, se formó una fuerte coalición entre venecianos, españoles y el Papa Pío V (20 de mayo de 1571), la Sacra Liga. Estas potencias al mando del hermanastro del rey Felipe II y represor de los moriscos granadinos, Juan de Austria (1545-1578) derrotaron a la armada otomana en la batalla naval de Naupacto o Lepanto (Grecia), el 7 de octubre de 1571. La diferencia a favor de los cristianos se debió principalmente al empleo de un nuevo tipo de embarcación, la galeaza, más veloz y mejor artillada. Sin embargo, aunque el combate duró sólo cuatro horas, debido en parte a que los turcos agotasen la munición, éstos no se amilanaron ante la adversidad, según testimonios de los propios cristianos: «se vio a un grupo de jenízaros luchando, cuando su derrota parecía inevitable, «y cuando no tenían ya más armas con las que atacarnos, reunieron naranjas y limones y empezaron a arrojárnoslos...»... A pesar de todo, y para horror de los vencedores, los turcos habían reemplazado todas sus pérdidas en siete meses y pudieron enviar a Occidente una gran flota de guerra... e incluso resultó posible copiar el «arma secreta» de los venecianos, pues para abril de 1572 estaban listas para entrar en servicio 200 galeras y 5 galeazas» (Geoffrey Parker: *La Revolución Militar*. Las

innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800, Crítica, Barcelona, 1990, p. 126).

Durante el siglo XVII, otra provocación occidental condujo a un acto de represalia y los otomanos desalojaron a los venecianos de Creta. Todo comenzó cuando los caballeros de San Juan con base en la isla, junto con piratas francos, dálmatas, catalanes y mallorquines, comenzaron a asaltar barcos musulmanes indefensos que transportaban peregrinos a La Meca asesinando impunemente a las tripulaciones. Por tanto, los otomanos inician en 1645 sus operaciones contra Creta, conquistándola al cabo de varios años de encarnizados combates (1645-1669). Sin embargo, en esa época el poder naval de la Sublime Puerta se encontraba en franca decadencia. Mientras las potencias europeas (Inglaterra en primer lugar) renovaban constantemente sus flotas perfeccionando la artillería y las técnicas de construcción y navegación, el quietismo embargaba los ámbitos navieros otomanos. Veamos la siguiente descripción escrita por el historiador turco Selaniki Mustafá Efendi que registra en su crónica la llegada del segundo embajador inglés a Estambul en 1593, Edward Barton, y el interés que demuestra por el poderoso navío en que arribó, superior a cualquier barco de la época (los ingleses habían vencido a los 130 bajeles y los 28.000 hombres de la «Armada Invencible» de Felipe II entre el 31 de julio y el 3 de septiembre de 1588, lo que los convertía en aliados naturales de los otomanos; cfr. Carlos Gómez Centurión: **La Armada Invencible**, Anaya, Madrid, 1990): «*El soberano del país de la isla de Inglaterra, que se encuentra a 3,700 millas marinas del Cuerno de Oro de Estambul, es una mujer (Isabel I, 1533-1603, la hija de Enrique VIII) que gobierna su reino heredado y mantiene su soberanía con absoluto poderío...Un barco tan extraño como éste nunca ha entrado en el puerto de Estambul. Cruzó 3.700 millas marinas y transportando 83 cañones, además de otro armamento... Era una maravilla de la época digna de ser mencionada*» (Selaniki: Nuruosmaniye 184, citado por A. Refik, **Türkler ve Kraliçe Elizabet**, Estambul, 1932, p. 9).

El último episodio donde estuvo empeñada la marina otomana fue en la batalla de Navarino del 20 de octubre de 1827, cuando la flota turcoegipcia (3 buques de línea, 19 fragatas y otros 50 veleros de diverso porte) al mando de Tahir Pashá fue derrotada por la escuadra combinada (11 buques de línea y 9 fragatas) de Francia, Inglaterra y Rusia. La acción se recuerda como la última en la que participaron naves construidas enteramente en madera.

Véase Jurien de la Gravière: **Les corsaires barbaresques et la marine de Soliman le Grand**, París, 1887; Paul Achard: **La vie extraordinaire des frères Barberousse, corsaires et rois d'Alger**, París, 1939; R.C. Anderson: **Naval Wars in the Levant, 1559-1853**, Princeton, 1952; Salvatore Bono: **I corsari barbareschi**, Turín, 1964; A.C. Hess: **The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of Discoveries, 1453-1525**, The American Hist. Rev., vol. LXXV-7 (1970), pp. 1892-1919; M. Lesure: **Lépante. La crise de l'empire Ottomane**, París, 1971; G. Benzoni: **Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto**, Florencia, 1974; M. Çizakça: **Ottomans and the Arsenal registers of Istanbul, 1529-**

1650, en R. Ragosta, ed., **Le genti del mar mediterraneo**, II, Nápoles, 1981, pp. 773-787; Néstor Hugo Orsi: **Trípoli de Berbería. Magia e historia de la tierra libia**, Ediciones Cristal, Buenos Aires, 1988; Fernand Braudel: **El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II**, 2 vols., FCE, México, 1992; Palmira Brummet: **Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery**, State University of New York, Albany, 1993; Alia Baccar Bournaz: **Le Lys, le Croissant, la Méditerranée**, L'Or du temps, París, 1995.

Del libro CIVILIZACION DEL ISLAM
Edición Elhame Shargh
Fundación Cultural Oriente

Todos derechos reservados.
Se permite copiar citando la referencia.
www.islamorient.com
Fundación Cultural Oriente