

Introducción	1
Capítulo I: Desarrollo histórico de la marina en Al Ándalus	3
1.1 El nacimiento de la marina árabo-islámica.....	3
1.1.1 Conquista del norte de África y creación de su marina.. ..	8
1.1.2 Creación del primer arsenal en el Norte de África.....	10
1.2 La Conquista de la Península Ibérica por la flota Ifriquí	13
1.3 Situación naval de la tierra recién conquistada “Al Ándalus”: ¿Piratería o Corso?	15
Capítulo II: Las fuerzas marítimas durante la época de Abd al-Ramán al-Nasir (912-961)..	23
1.1 El Califato Omeya de Abd al-Ramán III	23
1.1.1 El restablecimiento del reinado	25
1.1.2 El título de Califa: una adquisición propia.....	29
1.1.3 La utilización del camino náutico en la vida andalusí	31
1.2 Construcción de embarcaciones navales en Al Ándalus.....	33
1.3 La política militar marítima	38
1.3.1 Estrategias y armas.....	38
1.3.2 Defensa costera	40
Conclusión	42
Bibliografía	
Anexos	
Apéndices	

Introducción

El agua es la sustancia que existe de mayor cantidad en el planeta azul, puesto que sus tres cuartas partes están cubiertas por agua, salada en su gran parte. Una sustancia que contribuyó en el desarrollo de todas las formas de vida de la Humanidad. Desde su existencia, el ser humano aprovechó de este elemento, por lo cual desempeñó un importante papel en la construcción de grandes civilizaciones como representó en unos casos la causa de la desaparición de muchas.

No obstante, de un lado histórico, era de costumbre estudiar la historia por superficies terrestres más que marítimas, así que resulta más difícil tratar una historia a propósito del mar de la misma forma como se trata una historia a nivel terrestre.

Durante muchos siglos, el mar ha sido un factor en el nacimiento de culturas ricas y diferentes; sabemos que el mar separa y une al mismo tiempo. Aun así lo que nos interesa más es estudiar el Mediterráneo que fue sin lugar a duda un puente entre muchas y diferentes civilizaciones, mentalidades y religiones. Al *Ándalus* representa un ejemplo claro de lo que ofreció el mar Mediterráneo a esta civilización inolvidable.

En este sentido, nos toca pensar que la manera idónea para estudiar el impacto del mar sobre el auge de esta civilización, especialmente en época Califal Omeya, durante el siglo X, es desde el lado político-militar, puesto que a lo largo del tiempo, la Historia ha mostrado que la fuerza militar de los Estados ha sido y es un elemento determinante del mantenimiento de sus poderes; por eso con este trabajo, intentaremos contestar a la problemática siguiente:

¿Qué papel han desempeñado las fuerzas marítimas en el auge y el esplendor de *Al Ándalus*, en la época califal omeya de Abd al-Ramán III?

El estudio del poderío de las fuerzas marítimas en *Al Ándalus* presenta un gran interés por sus misterios y puntos de interrogaciones que se plantean en los diversos campos de la vida andalusí, puesto que la marina musulmana en general y andalusí en particular representa una de las grandes desconocidas.

A través de este trabajo, deseamos abrir un ventanal hacia la simplificación de unas ambigüedades que han cubierto el valor de la marina musulmana en Al Ándalus. Nos vamos a basar tanto en fuentes árabes como occidentales, para ver las diferencias y los puntos comunes, intentando salir con una síntesis que reúna más información posible.

Este trabajo de fin de master será estructurado en dos capítulos:

En el primer capítulo titulado “Desarrollo histórico de la marina en Al Ándalus”, nos preocupará hablar del nacimiento de la marina musulmana, y cómo ha sido el mar un componente esencial en la propagación del Islam, llegando a conquistar e instalarse en Al Ándalus durante nada menos de ocho siglos. Mientras que en el segundo capítulo titulado “Las fuerzas marítimas durante la época de Abd al-Ramán al-Nasir (912-961)”, probaremos profundizar más en el tema donde nos proponemos determinar hasta qué punto fueron utilizadas las fuerzas marítimas para mantener un gran poder por parte del Emir y Califa Abd al-Ramán III, durante el siglo X.

Capítulo I

**Desarrollo histórico de la
marina en Al Ándalus**

Desarrollo histórico de la marina en Al Ándalus

La marina musulmana en Al Ándalus tuvo que pasar por diferentes etapas históricas para llegar a lo que será en un tiempo posterior: « No parece exagerado el afirmar que fue en el Mediterráneo donde se desarrolló la aventura marítima y mundial del Islam... En el Mediterráneo no flota ya ni una tabla cristiana» (Braudel, 1993, págs. 58-68).

Su evolución fue con la contribución de figuras históricas importantes tal como Muawiya b. Abi Sufyan, Musa b. Nusayr, Uqba b. Nafi entre otros, que tenían como objetivo principal la propagación del Islam. Mantener ese objetivo les obligó a crear una política marítima bien planificada y organizada a pesar de la humilde experiencia marina que tenían. Pues la incorporación con los pueblos conquistados facilitó la realización de este objetivo, motivados por un proceso religioso,

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 por 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).(Elía, 2012, pág. 1)

El nacimiento de la marina árabo-islámica

Se pensaba que todos los árabes eran beduinos, que sus conocimientos no superaban sus territorios terrestres; sin embargo y antes de la época islámica, los árabes ya practicaban y conocían el arte náutico en el Mar Rojo, el Golfo Pérsico, y en el Océano Indio. Es verdad que no vio mucha progresión debido a la falta de cantidad y calidad del material -madera y hierro- que no le permitió desarrollarse más.

Esta existencia naval fue creada por razones comerciales más que otras. Así que los intercambios comerciales con otras regiones, desde la India hasta Egipto que se realizaban en la mayoría de las veces por el mar, han hecho que la Península Arábiga sea un territorio de igual importancia que Siria y Egipto de aquel momento.

Los yemeníes por ejemplo “tomaban parte muy activa en tráfico marítimo, por lo que contaban ya con experiencia náutica” (Delgado, 1991, pág. 62). Además, había ciudades que disponían cada una de ellas de un puerto en el Mar Rojo en que mencionamos La Meca y Yatrib -la futura Medina- que mantenía relaciones con sus vecinas de la costa africana.

La llegada del Islam ayudó a la Península Arábiga a abrir otras rutas marítimas, más bien dicho, la expansión musulmana fuera de las fronteras puso en contacto la Península Arábiga con el Mediterráneo, eso después de la conquista de las costas sirias y egipcias. No obstante, la primera expedición naval musulmana por el Mediterráneo fue de Chipre en 649, y que tomó tanto tiempo por el argumento de la falta de experiencia de los árabes, pues sentían miedo hacia el Mar Mediterráneo, por eso esperaron hasta la incorporación de los nuevos territorios conquistados, que eran experimentados nautas, para la iniciación de una política marítima, adoptando unas medidas defensivas que les hicieron llegar a una superioridad igual al Imperio bizantino en el plan naval, en que citamos:

- La construcción de fortalezas en las costas,
- La repoblación de la zona mediante una política de concesiones territoriales,
- El establecimiento de contingentes militares,
- Un sistema de torres vigías para detectar los ataques del enemigo, utilizando señales de humo durante el día y el fuego durante la noche, con el fin de transmitir los mensajes para preparar la defensa (Al-Baladuri, 1968, pág. 128).

Así que se instalaron centros de gobierno lejos de las costas para evitar la incursión marítima del enemigo; se contó con la ayuda de los sirios y egipcios que tenían un largo saber náutico. Tampoco se puede olvidar el papel de una gran experiencia yemení que ha desempeñado en la construcción y el desarrollo de la marina en Oriente como en Occidente.

La misma política nauta se activó en tiempo de Utman b. Affan¹, y la creación de la marina de guerra musulmana en el Mediterráneo fue por Muawiya b. Abi Sufyan² en cargo de gobernador de Siria primero y luego como Califa. Ese último hizo desarrollar una ambiciosa política naval, ayudado por el gobernador de Egipto, en aquel momento Abd Allah b. Sad b. Abi Sarh³, actuando juntos en la mayoría de las veces.

Las flotas musulmanas tenían como primeros objetivos conquistar a las islas de la cuenca oriental mediterránea, empezando por Chipre, conquistada en 653. Posteriormente, y en el año de 655, se enfrentaron con la marina bizantina en una batalla naval llamada por los árabes “Dat al Sawari” o “Gazwat al Sawari”⁴ -batalla de los Mástiles-, ocurrió frente a las costas de Licia actual Turquía y que terminó con una gloria musulmana, después de la derrota de la flota bizantina.

La gloria tenía que durar muy poco, pues con el asesinato del Califa Utman que forma parte de los Banu Umayya, se estableció una crisis que provocó una inestabilidad dentro de la comunidad musulmana o como la llamó Jorge Lirola Delgado “una ruptura político-religiosa” (1991, pág. 64) por el enfrentamiento del primo del Profeta Ali b. Abi Talib⁵ y Muawiya b. Abi Sufyan, gobernador de Siria que es también de los Banu Umayya. Esta crisis paralizó la actividad naval.

¹ Utman b. Affan: el tercer Califa de los llamados Rashidun, es de la primera serie de califas que gobernó el Imperio islámico entre la muerte del profeta Muhamed y la división que dio lugar al Califato omeya. Sucedió al Califa Umar b. Jattab, y gobernó entre los años 644 y 65 (Soler, 2012) 6.

² Muawiya b. Abi Sufyan: nació en 602 y falleció en 680, es él quien construyó la dinastía Omeya, Gobernador de Siria desde tiempos del Califa Umar ibn al-Jattab (Little, 2016).

³ Abd Allah b. Sad b. Abi Sarh es un general árabe, es hermano del Califa Utman b. Affan de leche. Él es un gobernador del Egipto musulmán 645-656 y cofundador de la primera flota islámica con Muawiya (Britannica, 2015).

⁴ Es una batalla naval decisiva entre los árabes dirigidos por Abdallah Ibn Saad y flota bizantina bajo el mando personal del emperador Constante II. Esta batalla termina en una amplia derrota de la flota bizantina y pone fin a la supremacía de los bizantinos en el Mediterráneo oriental. Esta batalla fue la primera batalla naval de los musulmanes en su historia (Significados, 2015).

⁵ Ali b. Abi Talib era primo y yerno de Mahoma, ya que estaba casado con la hija del Profeta, Fátima. Fue el primer varón en convertirse al islam. Gobernó como cuarto y último Califa Rashidun desde 656 a 661 y fue asesinado por Abd-al-Rahman ibn Muljam. (Soler, 2012).

En el año de 661, Muawiya es ya proclamado Califa después de la derrota de Ali; tomó a Damasco como centro de gobierno, y durante su Califato las acciones navales volvieron a ver luz.

Con Muawiya, la joven comunidad musulmana se encuentra con una época distinta, que se caracteriza por una política naval desarrollada, planificada y perfectamente organizada a pesar de no obtener todo los frutos esperados (Delgado, 1991, pág. 65). Tenía como objetivo conquistar a Bizancio, pues empezaron desde el centro del Imperio, Constantinopla, pero los árabes sabían muy bien que no podrían vencer las fuerzas marítimas de Bizancio puesto que la recuperación de Alejandría por los bizantinos en el año de 645 era el claro ejemplo, y al mismo tiempo representó el significado idóneo de la necesidad de luchar contra el enemigo y para cumplir las expansiones islámicas. Cuatro años después, se realizaron la primera expedición hacia Chipre que era una base naval bizantina dispuesta para los ataques contra las costas sirias y egipcias. Luego, se organizaron unos ataques musulmanes imparables a las islas griegas, empezando por Creta y Rodas; en esta última se estableció una colonia musulmana en el año de 672 y lo probable que servía de cabeza de puente para los ataques (Delgado, 1991, pág. 65); y en el año de 678, se fundó otra base naval en Cízico, pequeña isla localizada en la costa meridional del Mar de Mármara⁶. Con estas últimas conquistas, se realizó una cadena de bases navales Chipre, Rodas y Cízico, lo que facilitó el circuito con las costas sirias y egipcias hasta la capital bizantina.

⁶ El mar de Mármara es un mar interior que une las aguas del mar Negro y del mar Egeo y separa por lo tanto la parte asiática de Turquía de la parte europea, por el Bósforo y los Dardanelos (Beneytez, 2014).





Figura 1 Mapa de las bases navales Chipre, Creta, Rodas, y Cízico, y el Mar Marmara (Adlian, 2012)

En torno de los años 678 y 679, la flota musulmana es derrotada en Constantinopla y la mayoría de sus barcos fueron incendiados y destruidos por el llamado “fuego griego”⁷; así Muawiya se vio obligado a firmar un tratado de paz con el emperador Constantino IV. Por otra parte, en el año de 680, llega la muerte a Muawiya y le sucede Yazid su hijo. Con este último acontecimiento, se comenzó una nueva etapa marcada por una “regresión en el poder naval musulmán” (Delgado, 1991, pág. 66), y Yazid el nuevo Califa retira las fuerzas musulmanas de Rodas y Chipre, para cumplir posiblemente una de las condiciones del tratado de paz citado antes.

Sin embargo, la regresión fue por poco tiempo, quizás fue la intención de Yazid de establecer el Estado y asegurarlo. Y otra vez, la flota musulmana volvió a actuar en las dos partes de Oriente como de Occidente.

⁷ El fuego griego era un arma incendiaria utilizada por el Imperio bizantino. Fue creado en el siglo VI; los bizantinos lo empleaban con frecuencia en batallas navales (Santiago, 2012).

Conquista del norte de África y creación de su marina. En el año de 640, las fuerzas musulmanas encabezadas por Amr b. el As conquistaron a Egipto, enfrentados con las armadas bizantinas en la batalla de Heliópolis o en árabe la batalla de Ayn Shams⁸. Esa conquista abrió la puerta hacia el nuevo continente africano. Los momentos más destacados en esta conquista fueron los muchos ataques a la isla de Sicilia aproximadamente en el año de 652, luego por Muawiya b. Hudayy⁹ en el momento en que era gobernador de Ifriqiya.

La penetración a Sicilia fue triunfante a pesar de su situación geográfica en el Mediterráneo Central y de formar una principal base naval de Bizancio; el regreso de la flota musulmana fue “con cuantioso botín, esclavos, imágenes recubiertas de piedras a Ifriqiya” (Ibn Idari, 1948-1951, pág. 16). Según Aly Mohamed Fahmy, desde Barqa o Pentápolis¹⁰, base naval de las fuerzas de la flota egipcia, se llevó a cabo con el ataque de Sicilia (1936, pág. 117).

Después del ataque de Sicilia, atacaron a una pequeña isla llamada “Qawsara” de tipo volcánico situada entre Sicilia y Túnez, actualmente es Pantelleria. Luego Yerba otra isla que se localiza muy cerca de las costas tunecinas frente a Gabes: “Muawiya b.Hudayy mandó a su gobernador (amil) de Trípoli, Ruwayfi b. Tabit al-Ansari con tal misión. La atacó desde Trípoli” (Delgado, 1991, pág. 69).

⁸ La batalla de Heliópolis, también conocida como batalla de Ayn Shams, fue una batalla decisiva entre los ejércitos musulmanes árabes y las fuerzas bizantinas, enfrentadas por el control de Egipto. Aunque hubo varias, esta batalla abrió la puerta a la conquista musulmana del Exarcado Bizantino de África (Conquista árabe de Egipto y el Exarcado de África, 2013).

⁹ Fue un general de la tribu Kindah bajo Muawiya I en Ifriqiya. Era un soldado a favor de los Omeyas, dirigió unas incursiones en Sicilia (Muawiya b. Hudayy, 2011).

¹⁰ Pentápolis es el nombre que se da a un conjunto de ciudades que fueron bajo el poder bizantino, aquí se habla de La Pentápolis de Libia o llamada Barqa es la actual Cirenaica situada en la costa noreste de Libia. (González, 2015, pág. 36)



Figura 2 Mapa de la Isla Qawsara la actual Pantelleria (Errera, 2009)

La expansión musulmana era a la vez marítima y terrestre a nivel del litoral africano que llevó a los musulmanes cada vez más lejos. Una de esas expansiones que tuvo un efecto más notable en la historia de la expedición del norte de África fue la de Uqba b. Nafi¹¹ hacia Ifriqiya alrededor del año 670, donde se fundó un campamento militar permanente y es el origen de la famosa ciudad Qayrawan (Delgado, 1991, pág. 69), que también era lejos de la costa por razones obvias: el centro representa la administración del gobierno que no estaba expuesta a los ataques bizantinos, lo que muestra también que el objetivo de los musulmanes era ir más lejos y no solamente instalarse en las costas.

Un regreso a Uqba b. Nafi en un tiempo posterior como gobernador de Ifriqiya, donde representó una figura clave en la realización de la “mayor penetración hacia Occidente” (Delgado, 1991, pág. 70), alrededor del año de 681. La historia más contada relata que Uqba pasó por Tánger donde se encuentra con un gobernador cristiano, Don Julián. Aun así, Vallvé

¹¹ Uqba ibn Nāfi (622-683) fue un general del califato Omeya, de los períodos de Muawiya y Yazid, que inició la conquista islámica del Magreb, incluidos los actuales oeste de Argelia y Marruecos, en África del Norte. Era sobrino de Amr ibn al-As (Abun-Nasr, 2015).

tiene otro punto de vista creyendo que “Uqba no pudo llegar a Tánger y que la alusión a Julián pudo ser una interpolación tardía” (Vallvé, 1983, págs. 328-336), añadiendo que el término “Tanya” es “como una transcripción abreviada de [Mauri]tania de ahí la confusión de los geógrafos e historiadores árabes al identificarla unas veces con la Tingis romana o Tánger (Tanya) y otra con Volubilis, capital que fue de la Mauritania Tingitana” (Vallvé, 1983, págs. 328-336).

En 682, Uqba fue derrotado por los beréberes aliados con los bizantinos, al regresar de Tánger. Luego aparece otra figura, Hassan b. Numan al-Gassani¹² que conquistó a Cartago en el año de 695, Cartago que era la principal base naval de Bizancio en el Occidente.

En 697, Bizancio recupera a Cartago. Y en el año de 698, las fuerzas musulmanas expulsaron definitivamente a los bizantinos de Ifriqiya; éstos huyeron a Sicilia y a la Península Ibérica. Habría que decir también que en el año de 702, los musulmanes fueron derrotados por las tropas beréberes que causaron muchos aprietos a las tropas musulmanas (Delgado, 1991, pág. 69).

Creación del primer arsenal en el norte de África. “El establecimiento de un arsenal en Túnez marcó decisivamente el destino de la cuenca occidente del Mediterráneo” (Delgado, 1991, pág. 71); su fundación permitió la creación de una flota pendiente de Egipto que realizaba los ataques de las costas e islas antes.

Ese establecimiento tuvo un gran éxito y eficacia en el Mediterráneo Occidental por la perfecta localización geográfica, la que domina todo el Mediterráneo Central y resulta más fácil proteger de los ataques bizantinos como era el caso de Cartago.

No se conoce la fecha ni el fundador de ese arsenal, se dice que fue Hassan B. Numan un gobernador que lo construyó después de los ataques de los bizantinos, ayudado por el

¹² Es un gobernador y emir omeya del Magreb. A la cabeza de un ejército de 140.000 hombres vence Cartago y eventualmente conquista Cartago. La conquista de Cartago marca el final de la influencia romana y bizantina en el norte de África (Gouvernement d’ifrikiya de Hassan ibn Numan al-Ghassani 692-703 , prise et destruction de Carthage et mort d’al-Kahina par l’armée Omeyyade par l’historien al-Nowayri (1280 – 1331), 2014).

Califa Abd Al-Malik en que se emplearon a los beréberes en el transporte de los materiales (Al-Bakri, 1982, págs. 38-39). Otros lo atribuyen a Musa b. Nusayr: en el momento en que estaba en Qayrawan, ordenó para construir un arsenal en Túnez (Ibn Qutayba, 1926, pág. 57). En modo global y lo más probable es que Hassan B. Numan fue el que comenzó la construcción y fue acabada por Musa b. Nusayr (Delgado, 1991, pág. 72).

El arsenal vino consolidando el gobierno en Ifriqiya frente a las amenazas bizantinas y facilitando la continuación de las expansiones. La ventaja que ofreció la construcción de un arsenal en Túnez fue abrir el camino hacia la expedición del Occidente, empezando por los ataques a Sicilia, Cerdeña llegando hasta Baleares.

El arsenal de Túnez fue el paso esencial que permitió conquistar las grandes islas de la Cuenca mediterránea occidental. Lewis afirma que la elaboración de esas expediciones fue cuidadosamente planificada para el enfrentamiento con las bases navales de Bizancio, lo que permite la consolidación de la conquista del norte de África (1951, pág. 65). La figura más destacada de este hecho histórico es Musa b. Nusayr (Delgado, 1991, pág. 73). No hay certitud en cuanto a la fecha del comienzo de su gobierno, pero Lévi Provençal da el año de 698 como probable fecha (1982, págs. 739-740).

En lo que atañe a su fecha de nacimiento, la datan en el año de 640 en tiempo del Califa Umar B. al Jattab¹³; esa noticia toma más crédito si tomamos en consideración su edad, en que contaba más de 70 años (Ibn Habib, 1957, pág. 223), en el momento de la conquista de la Península Ibérica, en el año de 712.

En 703, Abd al-Aziz b. Marwan gobernador de Egipto ordenó su flota para conquistar Cerdeña, encabezada por Ata b. Rafi al-Hudali. Al oír de eso, Musa envía una carta a este gobernador aconsejándole que no era el tiempo idóneo para navegar, y deja la conquista hasta

¹³ Umar ibn al-Jattāb es el segundo Califa de los llamados Rashidun, la primera serie de gobernantes que tuvo el imperio islámico a la muerte de Muhamed y antes del establecimiento del Califato Omeya. Umar sucedió a Abu Bakr y gobernó entre 634 y 644 (Soler, 2012).

después del invierno: “Musa b. Nusayr le escribió recordándole que en las fechas en las que se encontraban (*tisrin* II/ noviembre) ya había concluido la temporada de navegación por ese año y le aconsejó que invernar a la espera del momento idóneo” (Delgado, 1991, pág. 74). La conquista fue realizada, y Ata b. Rafi regresó con un gran botín de oro, plata y joyas entre otras. Pero al regresar, un fuerte temporal causó el naufragio de las naves egipcias. Musa envía a un cuerpo de caballería para buscar sobrevivientes y lo que queda de los navíos, trayéndoles al arsenal de Túnez.

Abd al-Aziz Salim apoyándose en “*Kitāb riyāḍ al-nufūs fī ṭabaqāt ‘ulamā’ al-Qayrawān wa-Afrīqiyah*” data este acontecimiento en el año de 107, equivalente de los años de 725 y 726, declarando que esta obra es una “fuente fiable que se apoya en fuentes magrebíes” (Salim & Al-‘Abbādī, 1981, pág. 28). No obstante, no hay que olvidar que en esta fecha Musa ya había muerto. Por otra parte, el historiador Delgado habla en su trabajo de una de las cartas conservadas entre los papiros griegos que Bell tradujo, y que toma más valor que la primera noticia. Esta carta fechada en el año de 710 trata una solicitud por parte del gobernador egipcio, Qurra b. Sarik, al distrito administrativo de Afrodito para informarle del número de marineros que volvieron a su distrito y sobre los que quedaron en Ifriqiya, después de la expedición de Ata b. Rafi (1991, pág. 75).

Por consiguiente, esa noticia muestra que una parte de los sobrevivientes del naufragio no volvieron a Egipto, y que fueron empleados en el arsenal de Túnez, lo que deja de concluir que había una presencia egipcia en el desarrollo de la marina magrebí.

En 704, Musa b. Nusayr ordenó construir 100 naves y anunció quien era él quien iba a dirigir decidiendo la embarcación de los nobles; todo eso para realizar una importante expedición naval conocida bajo el nombre de *Gazwat al-Ashraf* -nobles-. Pero puso al final a su hijo Abd Allah para dirigir esta acción naval (Ibn Qutayba, 1926, págs. 57-58). Según *Kitab Al Imama* “fue la primera alguzúa que se realizó en el mar de Ifriqiya” (Ibn Qutayba,

1926, págs. 57-58), lo entendido y lo más probable de esta noticia que ésa fue “la primera acción naval de la recién creada flota Ifriquí, con base en Túnez, donde había sido construido el arsenal” (Delgado, 1991, pág. 76).

La Isla de Sicilia fue el objetivo de esta expedición que se terminó logrando un considerable botín “que cada hombre de la tripulación, formado por entre 900 y 1000 musulmanes, recibió 100 dinares de oro” (Delgado, 1991, pág. 76).

Más tarde en el año de 706, Musa intenta conquistar Cerdeña hasta el año de 707, cuando regresa con un gran botín: 3000 prisioneros, oro, plata... (Delgado, 1991, pág. 76). El mismo año, se realiza otra “alguzúa” hacia la isla de Mallorca y Menorca, luego Baleares (Ibn Jayyat, 1967, pág. 306). Según Delgado, el arsenal de Túnez fue el punto clave para posibilitar las expediciones musulmanas afirmando también que “Constantinopla sólo será conquistada a través de Al-Andalus” (1991, pág. 78) , haciendo referencia a muchos historiadores como Al-Bakri, Ibn Idari en su obra *Bayyan*, al-Tabari en su obra *Ta'rij al-rusul wa-l-muluk* entre otros. De allí que la conquista de Al-Ándalus no fue nada más que un camino hacia la conquista de Constantinopla, capital del imperio bizantino y principal objetivo; “... Al-Ándalus fue, pues, objeto de incursiones semejantes a las dirigidas contra Sicilia o Cerdeña y que podría haber tenido como objetivo, al igual que éstas, conseguir botín y tantear el terreno” (Delgado, 1991, pág. 79).

La Conquista de la Península Ibérica por la flota Ifriquí

Al hablar de la Península Ibérica, hay montones de leyendas e historias relatadas y que son fabulosas en relación con la conquista de Al-Ándalus. Con eso, se vuelve a aparecer la historia más reconocida de las primeras expediciones de Al-Ándalus, señalando la relación del Conde don Julián con Musa b. Nusayr, en que éste último animado por el primero,

escribió al Califa Al-Walid ¹⁴ en Damasco para pedirle autorización para realizar la expedición; la respuesta fue positiva, y con la ayuda de don Julián, y en el mes de ramadán del año 91/julio 710 (Delgado, 1991, pág. 80), Abu Zar'a Tarif b. Malluk al Ma'arifi acompañado por 400 hombres de infantería, 100 caballería, y 4 naves ofrecidas por don Julián, hizo una expedición en la que sería Tarifa y regresa con “un gran botín sano y salvo” (Delgado, 1991, pág. 80).

Esta expedición fomentó la conquista de la Península Ibérica con 7000 hombres beréberes encabezados por Tariq b. Ziyad ¹⁵ en el año de 92/711, reforzado después por 5000 soldados completando en número de 12000 soldados. Así se conquista la Península Ibérica con sólo 12000 soldados, algo que refiere a muchos factores que hicieron esa conquista posible, el principal fue la ausencia de una resistencia por parte del pueblo ibérico, y los problemas internos del Estado visigodo, además de la descomposición dentro del reinado visigodo. Delgado señala en el mismo dicho “no tenían como enemigo, a diferencia de lo que ocurría en Sicilia, al Imperio bizantino...” (1991, pág. 77).

Esos factores eran importantes en el momento en que la empresa marítima musulmana y más precisamente en Occidente, todavía no había logrado un nivel de fuerza como lo conseguirá después:

La conquista de la Península Ibérica debe de ser considerada, de este modo, como el paso lógico para continuar el proceso de expansión iniciado casi tres cuartos de siglo antes, y que era posible gracias a la incorporación de los nuevos pueblos conquistados... (Delgado, 1991, pág. 77)

¹⁴ Al-Walid ibn Abd al-Malik o Al-Walid I (668 - 25 de febrero de 715) fue un Califa Omeya, que gobernó entre 705 y 715. Continuó la ampliación del imperio islámico que había iniciado su padre, y fue un gobernante eficaz (Bohas, 2014).

¹⁵ Táreq o Tāriq Benzema ibn Ziyād al-Layti es un general, perteneciente a los beréberes Nafza, que dirigió la conquista musulmana de la península ibérica . El nombre "Gibraltar" es el derivado en español del nombre en árabe Jabal Tāriq o "montaña de Tariq", Murió en el año de 722 (Bohas, TĀRIQ IBN ZIYĀD (VIIIe s.) , 2014).

Situación naval de la tierra recién conquistada “Al Ándalus”: ¿Piratería o Corso?

La Península Ibérica es ya conquistada y llamada “Al Ándalus”. No se conoce hasta ahora el origen de este nombre, pero de todos modos no nos interesa tanto la apelación como la política naval de esta tierra.

El arsenal de Túnez fue la base naval clave que ayudó a conquistar Al Ándalus, y lo más lógico o esperado en este momento en que ya la Península Ibérica está en manos de los musulmanes, es la construcción de una marina andalusí como ha pasado anteriormente con las demás regiones conquistadas como Egipto, Siria y el Norte de África o la llamada Ifriqiya. A este asunto, dejemos la palabra al historiador Delgado:

El mar y el poderío naval estuvieron siempre estrechamente ligados a la historia de esta península, de modo que cuando los pueblos que ocupaban su suelo carecían de la fuerza marítima adecuada veían gravemente comprometida su estabilidad, hasta llegar a ser, incluso, desalojados de ella... (1991, pág. 43)

Con eso se confirma la fuerza que imponía el mar; sin embargo la cosa no fue tal y como ha sucedido antes con las otras regiones, en que los musulmanes andalusíes tomaron suficiente tiempo para la construcción de esta marina, sólo hasta el emirato de Abd al-Ramán II donde se empieza a dar más importancia a ese sector, como consolidación después del ataque de los normandos. Además de eso, el emir Abd al-Ramán II reforzó su flota, construyendo un arsenal en Sevilla:

Es idea bastante generalizada y aceptada que los musulmanes andalusíes no sintieron necesidad de organizar una fuerza naval hasta el emirato de ‘Abd al-Rahman II, a consecuencia del primer ataque normando a las costas peninsulares (229-230/844), interesándose mientras tanto de un modo especial por consolidar la conquista y solucionar los problemas internos. (Delgado, 1991, pág. 88)

Aun así, la existencia de un desarrollo naval a nivel oficial todavía no existía “...no puede hablarse de la existencia de vida náutica durante todo ese tiempo...” (Delgado, 1991, pág. 88). En juicio del autor Morales Belda también: “los 130 años de Al-Andalus fueron de economía marítima ‘privada’ únicamente” (1970, pág. 85); pues en general la necesidad

naval fue delimitada entre la pesca y los asuntos comerciales, pero como una fuerza naval no fue de tan progreso en aquel momento, sólo se utiliza para el poder central, para el transporte de las tropas en la región del Estrecho, aunque no se sabe si eran propios del Estado o pertenecían a particulares de uso comercial; pero en aquellas ocasiones podían ser alquilados por el Estado con motivos oficiales (Morales Belda, 1970, págs. 84-86).

En todo caso, se suele decir que las crónicas a propósito de este tiempo son muy breves, lo que condiciona extraer más, en cuanto se hace referencia a unos hechos separados que tienen relación con el tema. Lo más destacado de estos episodios es la llegada de Abd al-Ramán b. Muawiya después de la derrota de los Omeyas por los Abasíes en Oriente y que fue considerado como "...el creador de una marina en al-Andalus" (Delgado, 1991, pág. 98), aunque la mayoría de los autores no dan tanto crédito a esta información, como Emilio Molina quien muestra que el hecho mencionado no es bien documentado en las fuentes principales (1984, págs. 237-238).

El llamado posteriormente Abd al-Ramán I logró huir a las costas magrebíes aproximadamente a la ciudad de Nakür¹⁶, caminando hacia la Península Ibérica con la ayuda de su fiel servidor Badr, quien se ocupó de organizar su entrada a Al Ándalus; a su modo de ver Delgado afirma,

En al-Andalus existía un gran número de clientes omeyas, con los que entró en contacto Badr. Este encontró apoyo para la causa de su señor en los jefes del yund de Damasco, asentado en la región de Elvira (‘Ubayd Allah b. ‘Utman y ‘Abd Allah b. Jálid), y del de Qinnasrin, asentado en Jaén (Yusuf b. Bujt). Compraron un barco de pesca... de los más grandes..., con el que Badr, en compañía de once hombres, fueron a recoger a ‘Abd al-Rahmán. (1991, pág. 95)

Abd al-Ramán I desembarcó en Almuñécar en una noche de luna nueva de rabi’ I del año de 138, equivalente de 14 de agosto del año 755. El camino fue agotador consecuencia

¹⁶ Nakür es una ciudad en el Rif de Marruecos. Fue la capital del reino medieval de Nakür , y fue fundada por el emir Ibn Idris Salih entre 749 y 761 DC, y se convirtió en capital en el reinado de su hijo Said Ibn Idris I (Emirato de Nekor, 2015).

del mar agitado (anónimo, 1983, pág. 91). En esta perspectiva, cabe notar que el momento de la embarcación de Abd al-Ramán I fue bien escogido: una noche de luna nueva, momento perfecto para esconderse.

El próximo Emir llega al trono de Al Ándalus tras vencer al gobernador Yusuf al-Fihri, nieto de Uqba b. Nafi; con él empieza la época del Emirato omeya independiente de Oriente. Su Emirato fue caracterizado por varias sublevaciones, en la mayoría de las veces producidas desde el Norte de África cruzando el Estrecho:

En la mayoría desempeñó un importante papel el mar, al recibir los sublevados refuerzos desde el Norte de África por esta vía o, incluso, al proceder algunos de ellos de la otra orilla, siendo enviados a al-Ándalus con el apoyo ‘abbásí. (López, 1989, págs. 235-237)

Lo habitual después de la derrota de estos sublevados es tomar el camino del mar para huir, algunos regresaron a Oriente y otros se quedaron en el Norte de África, quizás para intentar rebelarse otra vez. De las más afamadas sublevaciones en contra de Abd al-Ramán I es la de Alaa b. Mugit al Yahsubi en el año de 763 en Beja, apoyado desde Oriente por el Califa abasí mismo Abu Yafar al Mansur; así se enfrentaron el Emir con el jefe yemení en Carmona:

Las defensas de la ciudad no debieron sufrir grandes daños pues durante la rebelión de al- ‘Alá b. Mugit (763d.C./ 146 H) contra el emir ‘Abd al-Rahmán I la pugna por dominar Carmona condujo a la batalla decisiva, con victoria para el emir de Córdoba. (Ramírez del Río, 1999, pág. 17)

Otra rebelión en torno del año de 777, por parte de un llamado Abd al-Ramán b. Habib al Fihri conocido como al Siqlabí. Este último cruzó el mar desde Ifriqiya, desembarcando en Tudmir, terminó asesinado en Valencia, en que el Emir omeya le había hundido los barcos para estorbar su huida (Ibn Idari, 1948-1951, págs. 55-56).

De ahí continuaron las rebeliones en contra de la dinastía omeya más específicamente en contra del Emir Abd al-Ramán I, hasta la época de Hisham b. Abd al-Ramán al cambiar la situación; esta vez la rebelión fue desde el corazón del Emirato. Los hermanos de Hisham se

rebelaron en su contra por cuestión de sucesión: “en el año 174/790-91, Sulaymán, uno de los hermanos del emir, embarcó en dirección al Mágreb, probablemente desde las costas de Tudmir” (Ibn Idari, 1948-1951, pág. 63).

Con eso se nota el fuerte control que tenía el poder omeya a nivel terrestre, en que la huida de esos sublevados de toda la Península era la única forma para sobrevivir. Pero a nivel marítimo, el caso fue un poco diferente a lo terrestre, lo que dio luz a la propagación del fenómeno de la piratería andalusí:

Las importantes acciones navales que desde finales del siglo VIII se desarrollaron desde la zona levantina peninsular...en las que tomaban parte en ocasiones gran número de embarcaciones,... se realizarían al margen del poder central. Son los considerados como ataques piratas de finales del siglo VIII y principios del IX... (Delgado, 1991, pág. 98)

Unos de los momentos más negros de la historia del Mediterráneo es la piratería. En esta ocasión, Pierre Guichard afirma: “La piratería sarracena representa, ciertamente, uno de los hechos peor conocidos de la historia del Mediterráneo medieval” (Guichard, 1987, págs. 73-103). Gran parte de estos piratas eran gente expulsada de Al Ándalus, reunidos con otros que vinieron desde Oriente también expulsados o vinieron para otros motivos; asimismo había también esclavos que quizá tenían como meta la liberación de la esclavitud:

Los "piratas" andalusíes, quienes ante una mejor organización de las defensas carolingias y bizantinas que les dificultaban realizar sus rapiñas, buscaron otras tierras más propicias para sus actividades o más cercanas a los principales mercados de salida de esclavos, que se encontraban en Oriente, explicando de este modo el traslado masivo de gran parte de esos piratas al otro extremo del Mediterráneo. Más tarde, a éstos que llegaron a Alejandría en el 814 u 815 se unirían los andalusíes expulsados a consecuencia de los sucesos del arrabal de Córdoba. (Delgado, 1991, pág. 103)

Como se afirmó arriba, el control marítimo bizantino y carolingio paralizó un poco la actividad de la piratería, pues tenían que buscar otras tierras para la realización de sus actividades; no obstante no tenían que alejarse tanto después del desplome de Bizancio.

Desde la caída del Imperio bizantino, el Mediterráneo entró en una situación de declive, se propaga una crisis a nivel marítimo o más bien dicho y como la ha llamado Guichard la época de la piratería sarracena del siglo IX y X: “en los siglos IX y X, el fenómeno que domina la historia de las relaciones entre la Europa cristiana y el mundo musulmán es el de la piratería sarracena en el Mediterráneo occidental” (Le Goff & Schmitt, 2003, pág. 391).

Aun así, cabe señalar que a mediados del siglo VIII, la fuerza marítima musulmana se vio frente a una situación de inclinación a nivel náutico, después de una derrota marítima por parte de las fuerzas bizantinas que según Lewis: “el cambio momentáneo que se produjo a mediados del siglo VIII, por el que los bizantinos recobraron la supremacía naval frente a los musulmanes” (1951, pág. 69); y en el año de 747, los musulmanes perdieron a Chipre. Este evento en Oriente afectó probablemente la Cuenca occidental también donde se produjo un retrocede en las fuerzas musulmanas. Pues “en el año de 752 se interrumpieron las algazúas lanzadas por aquellas en el Mediterráneo” (Delgado, 1991, pág. 100). Lewis comparte otra opinión a propósito de eso y lo explica: “estos cambios en parte por la reorganización naval bizantina, que utilizó el eficaz y económico sistema de *temas* como método de defensa, si bien el dominio bizantino no alcanzó al Mediterráneo más occidental” (1951, pág. 69).

Sin duda la situación musulmana escogió cambiar, y en los últimos años del siglo VIII comienzos del siglo IX, las conquistas o mejor dicho las algazúas musulmanas por mar se reactivaron otra vez como urgencia por los ataques que se produjeron por los vikingos contra las costas del sur de Al Ándalus, confirmando Guichard: “los emires de Córdoba sólo comenzaron a formar una flota del Estado a raíz de los ataques: normandos” (1987, págs. 82-83). A este efecto, en el año de 844 y 861, las costas del sur de Al Ándalus fueron atacadas por los vikingos llamados por los musulmanes “mayus”; al respecto, es necesario recordar las palabras del autor Shamsuddín Elía: “la marina andalusí causó estragos entre los vikingos, marinos por demás experimentados, utilizando proyectiles incendiarios (*niyam al-naft*) y

numerosísimos arqueros (ar-rumat)” (2012, pág. 2).

Estos vikingos que en el siglo IX ya comenzaron unas series de aventuras marítimas, explotando los territorios atlánticos y al mismo tiempo atacando territorios del continente europeo, y que estaban siempre célebres por su brusco y violento carácter, realizando sus actividades de robo y saqueo, en que muchas de sus flotas llegaron a la Península Ibérica, y “El primer ataque vikingo a las costas andalusíes...se produjo en los años 229-230/844, durante el emirato de ‘Abd al-Rahmán II” (Delgado, 1991, pág. 119). El 20 de agosto de 844, aparecen alrededor de 54 naves vikingas en Lisboa; causaron terribles saqueos durante 13 días en la región de la desembocadura del Tajo continuando hasta el sur, atacando a Cádiz, llegando a Sevilla y sus alrededores donde robaron y saquearon durante muchos días. A este efecto, Abd al-Ramán II envió a sus tropas para luchar contra los normandos, y después de tantos enfrentamientos, los musulmanes lograron causar muchos aprietos en las tropas normandas, lo que les obligó a retirarse.

Resulta asimismo interesante hablar de otro punto que llama la atención a propósito de la piratería es el término “corso”, y desde un aspecto ideológico y terminológico estos dos conceptos no son bien definidos; incluso los investigadores encuentran dificultades en delimitar estos dos términos, “la línea divisoria entre corso y piratería no queda clara en muchas ocasiones” (Lapiedra, 2013, pág. 223). Dufourcq comparte otra opinión sobre el lenguaje utilizado en aquella época que puede ser diferente de lo que será después: “les mots course et piraterie sont synonymes” (1980, pág. 211). Por su parte, Picard da más crédito al estatuto del mismo marino: “la ambigüedad en el estatuto del simple marino” (1997, pág. 132); en adición, Pryor declara que no hay “una clara distinción entre un pacífico comerciante y un pirata, por un lado, y un hombre de guerra y un corsario, por otro” (1992, pág. 154). Por su parte, Bono declara que el corso tenía “sus leyes, sus reglas y sus eficaces costumbres y tradiciones...” (1964, págs. 7-12).

Otro factor que algunos autores consideran ayudante a delimitar los dos conceptos pirata y corso “es la de la falta de legalidad en las acciones de los primeros y la legalidad en la de los segundos, aunque a estas consideraciones se añade la labor de los capitanes y almirantes de los ejércitos oficiales” (Lapiedra, 2013, pág. 223). Molina comparte la misma reflexión tomando el ejemplo de un almirante almorávide Abū ‘Abd Allāh Muḥammad Ibn Maymūn, en que su actividad se define como “guerra de corso” y al mismo tiempo “ejercicio de piratería” (1984, págs. 578-579).

Según palabras de Delgado, la piratería y la guerra de corso no son algo nuevo en el Mediterráneo, así que se practicaban y se habían desarrollado desde mucho tiempo. Señala también refiriéndose a la época romana y anteriormente griega: “los términos comerciante, navegante y pirata eran términos más sinónimos que antagónicos” (1991, pág. 105).

Eso explica que toda actividad comercial, militar o corsaria tenía el mismo sentido de la misma función y a este favor, podemos afirmar con Delgado que reporta “La "piratería" ha estado unida de forma indisoluble al comercio marítimo. Además, la figura del "pirata" no ha estado socialmente mal considerada, siempre y cuando sus ataques estuviesen dirigidos contra hipotéticos enemigos” (1991, pág. 105-106).

En modo de conclusión, no se puede delimitar los dos términos y sus funciones puesto que cambian según la situación en que funcionaban o mejor dicho en que practicaban sus actividades y según el contexto también tanto islámico como cristiano. Entonces sea piratería o corsaria, queda un factor de tanto efecto histórico en Al Ándalus, en que la piratería o corsaria fue una principal motivación para la consolidación del poder marítimo de aquel momento.

Pues Al Ándalus se convirtió en uno de los poderes más fuertes del Mediterráneo a mediados del siglo IX, influyendo en todos sus alrededores “Su influencia, incluso, llegó más allá de la cuenca occidental del Mediterráneo” (Delgado, 1991, pág. 129).

La marina andalusí es una de las marinas de guerra más poderosas desde principios del siglo IX; su desarrollo le ayudó a ser la “primera empresa naval islámica en el Mediterráneo” (Elía, 2012, pág. 2). Y lo afirma Ibn Jaldún en su “Introducción”:

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. (1997, pág. 469)

Sin embargo y a nivel histórico, nunca se dio importancia a su potencia ni a sus aportaciones:

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. (Elía, 2012, pág. 1)

De todos modos, la dominación de la Península ayudó mucho a los musulmanes para llegar a desarrollar una fuerza marítima caracterizada por una supremacía naval evidentemente considerable, a pesar de la situación geográfica de “cara al mar” (Delgado, 1991, pág. 42) casi rodeada de todas las partes por agua “Al-Andalus fue la única región del imperio islámico separada por el agua” (Donoso, 2003, pág. 257). Son unas condiciones entre otras que han dado impulso al nacimiento de un desarrollo náutico puramente islámico, y que ha tocado la cima sólo en momento de los Omeyas, de los más sobresalientes, el Emir Omeya después nombrado Califa Abd al-Ramán III, cuyas realizaciones retomaremos en el siguiente capítulo.

Capítulo II

**Las fuerzas marítimas
durante la época de
Abd al-Ramán al-Nasir
(912-961)**

Las fuerzas marítimas durante la época de Abd al-Ramán al-Nasir (912-961)

El mar fue el medio principal para lograr dominar la Península Ibérica, puesto que volvió una necesidad y la única forma para comunicar con el resto de los territorios del mundo musulmán: “Los andalusíes se vieron obligados a explotar su actividad náutica para poder mantener un contacto fluido con el resto del islam” (Donoso, 2003, pág. 257); por eso Al Ándalus estaba obligado a crear y desarrollar una sólida fuerza marítima, y añade el Profesor del Instituto Argentino de Cultura, Ricardo H. Shamsuddín Elfa:

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. (2012, pág. 3)

Así y como hemos mencionado antes, los ataques normandos fueron uno de los principales motivos para el desarrollo naval andalusí, pero toda esta fuerza llegó a su cúspide sólo en la época califal omeya más específicamente en el período de Abd al-Ramán III.

El Califato Omeya de Abd al-Ramán III

En el siglo X más precisamente en el año de 912, accedió al poder el octavo y último Emir omeya y posteriormente el primer Califa omeya en el Occidente, Abd al-Ramán b. Mohamed más conocido como Abd al-Ramán III y apodado al-Nāṣir li-dīn Allah, quien heredó un Estado de situación inestable desunido y lleno de problemas y luchas, lo que ha hecho que la figura del Emir pierda su poder. No obstante, es él quien logró la transición de un Emirato a un Califato bien asegurado y fuerte: “Abd al-Rahmán III... consiguió convertir en un reino sólido y firme” (Delgado, 1991, pág. 172). Reinó a los veintiuno años durante cincuenta años, un largo reinado donde adquirió desarrollar el Estado en todos los sectores a nivel externo e interno “Al-Andalus se convirtió así en un verdadero estado, con unas estructuras claramente definidas” (Delgado, 1991, pág. 172).

La llegada de Abd al-Ramán III al trono hizo que Al Ándalus conviviera con unos cambios radicales en todos los niveles tanto sociales como políticos, económicos y culturales. En lo militar, restableció la autoridad omeya en el interior del Estado y en su exterior y lo más obvio de estos restablecimientos, como hemos ya mencionado anteriormente, el proclamarse Califa; este evento fue de tan eco en el mundo musulmán y fue también el resultado de los sucesos producidos en el Norte de África con los Fatimíes quienes fundaron un Califato herético, e incluso de la situación estable y excelente que vivía el Estado andalusí en aquellos momentos.

Una política de prestigio exterior es lo que ha emprendido al-Nasir para su Estado “recibiendo su gobernante multitud de embajadas, a través de las que numerosos estados pedían al califa cordobés el establecimiento de relaciones” (Delgado, 1991, pág. 173). A propósito del sector económico, fue de gran prosperidad igual al sector anterior pues los intercambios comerciales crecieron día tras día tanto de fuera como de dentro de Al Ándalus, de forma que la hacienda estaba en su esplendor.

Los cambios también afectaron el lado social, y fueron importantes tanto que tuvieron impacto en el futuro de Al Ándalus. Uno de esos cambios más notables y es como ha señalado Delgado “Abd al-Rahmán III prescindió del *yund* árabe y lo sustituyó por un ejército profesional más afecto, en un principio, a la dinastía reinante” (1991, pág. 173), y eso continuó durante todo el siglo X más específicamente en la época de Almanzor quien estableció numerosos contingentes militares beréberes en Al Ándalus que tomaron en la mayoría de las veces importantes cargos en el ejército, y en la administración del reino.

La cultura también tomó su parte en estos cambios, pues se alcanzó un considerable esplendor y llegó a la cima en época de al-Hakam II, hijo y sucesor de Abd al-Ramán III. El pueblo andalusí daba en este momento más importancia a las letras como a las diferentes

artes; había obras brillantes¹⁷ que quedaron hasta hoy contando el auge y el floreciente período que vivía la civilización andalusí en el siglo X.

El reinado de Abd al-Ramán III, y en general, la época califal fue siempre un objeto de estudio que ha atraído muchos autores a estudiarlo, pero nosotros nos vamos a concentrar más en los acontecimientos relacionados con la fuerza marítima en Al Ándalus.

El primer Califa andalusí se focalizó en desarrollar una marina sólida, razón por la que pudo instalar otra vez las estructuras estatales después del desorden social producido en tiempo de su abuelo Abd Alláh, y alcanzó proyectar la presencia del poder de Al Ándalus hacia el exterior tanto para los cristianos como para los musulmanes del otro continente. Así, la actividad náutica se oficializó modernizando los puertos y los talleres responsables de la construcción de las embarcaciones. Eso da conclusión que la política de una fuerza marítima sólida y fuerte adoptada por el Califa Abd al-Ramán III contribuyó en el restablecimiento de un Estado firme. Asimismo Ibn Jaldún cuando habla del poder y del mar dominado por musulmanes, en el occidente describe también como los Omeyas y los Fatimíes se repartían el mando de las aguas mediterráneas (1988, págs. 134-135).

El restablecimiento del reinado. Como ya se había aludido, A Abd al-Ramán III recibió el poder del país de su abuelo Abd Alláh, en completa desorganización y división. No obstante, este nuevo Emir andalusí pudo, en tan sólo un cuarto de siglo, cambiar la situación a su favor centralizando su poder dentro y fuera del territorio andalusí, con una política caracterizada a veces por diplomacia y otras veces por la fuerza militar, logrando así unificar un Estado tan heterogéneo hasta el punto de convertir Al Ándalus “en una de las mayores potencias mundiales de su época” (Delgado, 1991, pág. 176). Por consiguiente, su primer momento como emir, Abd al-Ramán III empezó a realizar una cadena de permutas en la jerarquía del

¹⁷ Sobresaltan varios nombres a propósito de estas obras entre las que podemos mencionar IBN Al-Qutiya que dejó obras de filología y una historia de los comienzos de al-Ándalus, Ibn Hani que era un poeta de corte, Ibn Hazem y su obra famosa el collar de la paloma .

Estado: “siendo ésta una de las constantes durante todo su gobierno” (Vallvé, 1987, págs. 519-527). Se efectuaron sustituciones y nombramientos de visires y de altos cargos de la administración y según la interpretación del historiador Delgado “El propósito del califa, probablemente, era el de evitar que aquellos que ocupasen los cargos no echasen raíces en una determinada región y pudieran pensar en adquirir cierta autonomía” (1991, pág. 178).

La restauración del poder omeya se hizo de manera progresiva. Se crearon nuevos cargos administrativos que tenían la responsabilidad de recaudar tributos, lo que ayudó a multiplicar los bienes del estado. Instaló en estos cargos a señores autónomos¹⁸ de la alta sociedad. Todo eso consolidó y dio más poder al reinado omeya.

El primer objetivo de Abd al-Ramán III fue unificar y pacificar el país; por eso “la política desarrollada por Abd al-Rahman III para conseguir la unidad del estado andalusí fue sistemática” (Delgado, 1991, pág. 178). Pedro Chalmeta declara a propósito de esta política que el tratamiento de los rebeldes muladíes y cristianos fue distinto, pues los primeros lograron el perdón, por el contrario, los segundos fueron matados; y según lo que añade Chalmeta este tipo de tratamiento fue el resultado de la actitud de los dos, en que los muladíes eran fáciles a rendirse, mientras que los cristianos continuaron su lucha hasta el final (1989, pág. 79).

Aun así, este tratamiento no eliminó la existencia de los cristianos ni de los judíos en el estado omeya, puesto que llegaron a acceder a puestos de alta clase. En cuanto a la rebelión, el ejemplo más conocido en este terreno, y como causa de las medidas navales tomadas por Abd al-Ramán III, es el de Umar Ibn Hafsún.

En la lucha contra Ibn Hafsún, el mar marcó su huella. A partir del año de 913, el Emir cordobés comenzó una serie de campañas con el fin de controlar y potenciar las costas. La

¹⁸ Señores independientes que tenían poderes propios en la sociedad, muchos se habían levantado contra los emires omeyas. Abd al-Ramán III instaló a estos señores en cargos administrativos para evitar que se rebelaran, sometiéndolos así de manera lenta y progresiva.

primera de esas campañas es conocida por “Monteleón”, en la que las tropas omeyas lograron controlar las áreas marítimas de Málaga y Salobreña (Ibn Hayyan, Muqtabas V, 1982, págs. 40-42). Al año siguiente, en 914, se realizó otra campaña en contra de las coras¹⁹ de Málaga y Algeciras para interrumpir las ayudas a Ibn Hafsún, llegadas desde el Norte de África, por los puertos meridionales andalusíes: “Abd al-Rahmán III determinó el bloqueo naval” (Delgado, 1991, pág. 179).

La campaña fue organizada en Algeciras y encabezada por Abd al-Ramán III, con miras a estructurar el amparo de costas. Los contactos de Ibn Hafsún superan los territorios andalusíes pues tenía partidarios entre los propietarios de naves comerciales en estas costas que le ayudaban y le servían de puente entre las costas andalusíes y la orilla norte africana cuando lo necesitaba. Abd al-Ramán III quemó todas estas naves frente a todos los habitantes de la comarca “provocando su desilusión y el que se inclinasen a la sumisión, a la que se acogieron” (Delgado, 1991, pág. 179), proyectando una medición de castigo, amenaza y convencimiento. A este propósito, Ibn Hayyan describe unas medidas tomadas en contra de Ibn Hafsún:

Se cuidó, durante su estancia en Algeciras, de dominar -continúa Ibn Hayyán- el mar y asegurarse su dominio contra los moradores de las dos orillas: desde Málaga, Sevilla y otras ciudades leales hizo traer naves (*marákib bahriyya*) con tripulaciones honradas, a las que apostó a las puertas de Algeciras, con todo tipo de armas y pertrechos, dotándolas de fuego griego (*naft*) y armamento marítimo (*alat harb al-bahr*) y haciéndolas tripular por marinos expertos (*‘urafa’ al-bahriyyin*) y hábiles nautas (*al-nawatiya*), audaces domadores del mar. Les ordenó patrullar toda la costa, desde Algeciras a Tudmir, cortando todo suministro marítimo a Ibn Hafsún y los suyos, para que únicamente navegasen los navios (*yáriya*) de gente leal: desde entonces, dominó y controló el mar y estuvo a salvo de daño por parte de las embarcaciones (*al-sufun*) que lo atravesaban, haciéndose así con toda la costa y sus fortalezas y vedando servirse de todo aquello a la gente de Ibn Hafsún y sus seguidores. (Muqtabas V, 1982, págs. 57-58, trad. María Jesús Viguera y Federico Corriente)

¹⁹ Demarcaciones territoriales en que estaba dividida al-Ándalus durante el Emirato y el Califato de Córdoba (Cora (división territorial), 2015).

En este contexto, se vio el cambio que afectó la potencia naval, dándole más importancia al poder de Abd al-Ramán III. Esta evolución en el desarrollo de la fuerza marítima ayudó a reunir y fortificar Al Ándalus. Se había construido arsenales en Algeciras y Málaga encargados de la construcción de diferentes embarcaciones; también había construido muchos puertos en la zona costera como Sevilla: "...la ciudad de Sevilla, con puerto fluvial. Ésta, gobernada de modo independiente por los Banu Hayyáy, había entrado nuevamente en la órbita omeya en la primera mitad del 301 (segundo semestre del 913)" (1991, págs. 180-181), todo fue bajo el mando de al-Nasir.

Además de eso, Abd al-Ramán III se preocupó por el sometimiento de las costas, continuando sus campañas en Pamplona en el año de 924, tras atravesar las coras de Tudmir y de Valencia donde combatió rebeldes y los rindió, llegando casi a Tortosa donde "hizo lo propio con el puerto andalusí más importante en el litoral septentrional mediterráneo..." (Ibn Hayyan, Muqtabas V, 1982, pág. 122, trad. Viguera y Corriente). Y en el año de 928, continuó más allá, en Alicante, pudiendo de esta forma conquistar Alcira del Júcar localizada en la cora de Valencia (Ibn Hayyan, Muqtabas V, 1982, pág. 156, trad. Viguera y Corriente).

Las Islas Baleares se habían juntadas en el año de 903 y la adaptación del Islam fue de manera muy lenta; eso se puede ver en el nombramiento del primer Cadí de las Baleares que se realizó en el año de 937, habiendo de ser esas islas difíciles a domar. Pechina²⁰ se incorporó al reinado omeya alrededor de los años 922- 923, después de fijar la seguridad y el pago de tributos:

... La sumisión más importante desde el punto de vista naval fue la de los marinos de Pechina. Estos, que desde poco menos de medio siglo se autogobernaban con el consentimiento obligado de Córdoba, habían alcanzado un gran desarrollo económico, gracias fundamentalmente a las relaciones comerciales que mantenían con la orilla norteafricana, para lo cual dispondrían de una nutrida flota de embarcaciones y experimentados marineros que las tripulasen. (Delgado,1991, págs.

²⁰ Localidad española de la provincia de Almería, en la comunidad autónoma de Andalucía (Pechina (Almería), 2007).

181-182)

Así se entiende que el pueblo de Pechina disponía de un conocimiento y experiencia naval y más bien digamos comercial bastante considerable, que en un tiempo posterior permite que el puerto de Almería se convierta en la base naval principal y la más importante de la marina andalusí.

Según Lévi Provençal, los años de 922 y 923 fueron años de la extensión de las regiones marítimas sometidas por Abd al-Ramán III (1982, pág. 274), fuera de Lisboa, Pechina e Islas Baleares como ya se ha mencionado. Para Abd al-Ramán III era importante mantener y establecer las fronteras, sin embargo se preocupó también por pacificar el interior efectuando unas campañas contra los reinos cristianos para dejar demostrado la potencia militar omeya, no sólo para los cristianos de la Península sino para toda Europa que mantenía muchas relaciones políticas con Al Ándalus.

El título de Califa: una adquisición propia. Uno de los cambios que marcan la historia de Abd al-Ramán III como gobernador de Al Ándalus es su autoproclamación en tanto que Califa, “Príncipe de los creyentes”, evento en el año de 930, llevando el apodo de “al-Nāşir li-dīn Allah”. Este importante evento fue un verdadero desafío, que ninguno de sus predecesores había tenido la osadía de hacer. La fecha de la proclamación fue bien elegida, la de esta particular época en que Abd al-Ramán III había podido controlar una gran parte de los territorios andalusíes, como queda reflejado en las muchas campañas ya mencionadas, además de la sujeción de las rebeliones, especialmente las de Bobastro que habían logrado poner el Estado Omeya en un serio desequilibrio. Igualmente, para los triunfos realizados en contra de los reinos cristianos. Por lo tanto, la razón principal de esta decisión fue sin duda la construcción del Estado fatimí como estado califal en el año de 909. El surgimiento de una nueva potencia de tipo herético en el Occidente musulmán formó una advertencia de carácter político, económico e ideológico para Abd al-Ramán III.

Para Míkel de Epalza “defender a la comunidad y dirigirla eficazmente en el camino recto del Islam” (1983, pág. 570), resulta razonable para una “defensa eficaz de la comunidad islámica” (1983, pág. 572). Este objetivo dio motivo a Abd al-Ramán al-Nasir para adquirir tal título en un momento en que se sintió capaz y al mismo tiempo obligado a ser el primer Califa de Al Ándalus.

Aun así, otros autores refieren la razón de esta decisión al declive del Califato abasí: “se trata del asalto a La Meca por los cármatas²¹, quienes se llevaron la Piedra Negra de la Ka‘ba”. (Delgado, 1991, pág. 187) sin mencionar el fatimí. Uno de esos autores es María Isabel Fierro Bello que comparte también esta noticia diciendo que el recién Califa “supo sacar partido del escándalo que causó esta profanación, sobre todo en la propaganda dirigida a sus aliados norteafricanos y especialmente tras el impulso a su política expansionista que supuso la conquista de Ceuta en el año 319/932” (1989, pág. 40).

Con respecto a la noticia ya mencionada, la adquisición del título por Abd al-Ramán III se realizó para lograr independencia de Oriente, además de ser un resultado del sometimiento de la fuerza y la autoridad de un estado desunido, logrando centralizar todo el poder en su persona.

Etimológicamente, “*al-ustul*” viene del griego “*stolos*” que significa flota: “*Al-ustul* es una palabra bizantina (*rumiyya*) que designa al conjunto de barcos de guerra (*al-marakib al-harbiyya*)” (Al-Mas‘udi, 1967, pág. 141). Toda noticia recogida a propósito de la flota califal destaca como fundamental de Almería: “allí se concentrarían la mayor parte de las naves de la armada omeya cuando ésta se disponía a actuar contra algún objetivo militar” (Delgado, 1991, pág. 327).

Es evidente hacer referencia al año de 931 en el que el recién proclamado Califa, Abd al-Ramán III, envió una gran flota al Norte de África “la mayor [flota] que nunca

²¹ Un movimiento político-religioso surgido del islam ismailí de los siglos IX y X.

armara rey, ni viera, ni hiciera depositaria de su empeño, por sus muchas y bien provistas unidades, abundantemente tripuladas” (Ibn Hayyan, Muqtabas V, 1982, pág. 168). El número de embarcaciones llegó a 120; había naves de transporte, de servicios, de comidas. Este número se incrementará durante el paso de los años hasta llegar a la cifra de 200, sólo en época de Abd al-Ramán III. En el año de 933, se aumentará la flota por una orden de Al-Nasir y en el año de 935, se mencionan unos 40 barcos, la mitad eran brulotes²² y el resto combatientes (Delgado, 1991, pág. 327).

La situación de la flota mejoró más y más, tras los años, y en cuanto a número, tocó los 600 navíos en tiempo de al-Hakam II (Ibn Al-Jatib, 1983, pág. 42).

La utilización del camino náutico en la vida andalusí. La afirmación anterior nos toca preguntar ¿qué tipo de transporte o qué medio de porte fue utilizado en el Mediterráneo en el siglo X, en general, y en la época de Abd al-Ramán III en particular? Ya se sabe que el medio marítimo tuvo su parte en los medios de transporte, ofrendando mejores atributos.

Así al hablar del lado marítimo, es obligatorio delimitar el sentido del término “navíos” en árabe *al-marakib al-bahriyya*, según el contexto donde actúan, y con el término *al-marakib* o sea vehículos terrestres. De todos modos, todo eso confirma que el mar o bien dicho el tráfico marítimo fue penetrante durante la larga historia de Al Ándalus. En este sentido, se puede tomar el ejemplo de la mercancía del trigo que fue de gran importancia a nivel comercial en el Mediterráneo, y su transporte que fue siempre relacionado con el mar “pues resulta una mercancía muy pesada para ser transportada por tierra” (Braudel, El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II, 1976, pág. 753). Braudel afirma también que “todos los mercados del comercio de granos, sin excepción, estaban situados a orillas del mar o de los cursos de agua” (1976, pág. 765).

²² Embarcación de pequeño tamaño llena de materias inflamables que se dirigía contra los barcos enemigos para incendiarlos. (Larousse General Diccionario de la lengua española, 2011, pág. 173)

Si bien es cierto, eso no elimina el papel de las rutas terrestres, y como ya lo hizo notar el historiador Delgado: “La red de rutas terrestres en muchos casos no entraba en competencia con las marítimas, sino que simplemente éstas completaban a aquellas, sirviendo los puertos de nexo entre unas y otras” (1991, pág. 240). A su vez, de tanto poder que poseía el mar, muchos temores fueron expresados por parte de los poetas hacia este último, entre otros Ibn Darray al-Qastali. No obstante, el historiador Makki llama la atención en el hecho de que se favorecía los viajes marítimos en la actividad mercantil más que los terrestres, a pesar del riesgo que envolvían (1968, pág. 25). Aun así, queda el mar la mejor alternativa si tomamos en cuenta los riesgos de los viajes terrestres como el bandolerismo, el pago de tasas, impuestos...:

Por eso, los comerciantes intentaban siempre evitar las rutas que atravesaban estados con reyes, visires, tesoreros, recaudadores de impuestos, aduanas y diversos controles. Pues, además de todo esto, aquellos jefes de Estado eran incapaces de garantizar la seguridad de las caravanas que debían contar con sólo sus miembros para defenderse. Así podemos comprender como huían las caravanas de las rutas controladas por gobiernos cuyos empleados eran poco más o menos como los salteadores que tanto temían. (Munis, 1968, págs. 505-522)

El mar presentaba el camino idóneo para evitar “el pago de los derechos de paso que habían de satisfacer a las tribus por cuyos dominios pasaban en las rutas del desierto” (Delgado, 1991, pág. 242), y para los derechos de aduana de los puertos que tenían que responder, eran algo inevitable en el comercio reglamentario. Más aun, permitía no atravesar las tierras enemigas, pues toda actividad marítima aumentaba, en momentos de peligro a nivel terrestre, empleando las palabras de Goitein que afirma: “durante la segunda mitad del siglo XI, la relación entre los viajes terrestres y los marítimos era 1:50 y ello, entre otras razones, por la invasión de Ifriqiya por los Banü Hilal” (1968, págs. 301-302).

Finalmente, se puede deducir que el transporte marítimo, durante muchos siglos, tuvo la gran parte en los intercambios y las relaciones comerciales entre Al Ándalus y el resto del mundo mediterráneos, puesto que la primera es casi rodeada de todas las partes por agua.

Asimismo, los textos jurídicos como “Kitab akriyat al-sufun” y hasta los formularios notariales confirman lo dicho, señalando la presencia musulmán en el mar:

Mientras que en el siglo XII lo habitual era que tanto los musulmanes como los judíos que residían en territorio musulmán viajasen en barcos cristianos; en las épocas anteriores, incluido el siglo XI, los propietarios de los barcos eran musulmanes en su gran mayoría. (Delgado, 1991, pág. 243)

Construcción de embarcaciones navales en Al Ándalus

La construcción naval musulmana y más específicamente la andalusí marcó su punto de diferencia aunque “la ingeniería naval apenas realizó progresos sustanciales en el marco del Mediterráneo” (Delgado, 1991, pág. 319), por eso al tratar este tema, las fuentes son muy escasas.

Ibn Jaldún, en uno de los capítulos de su *Introducción*, trata el tema de la carpintería hablando de “la construcción de navíos (*insa’ al-marakib al-bahriyya*), dotados de planchas y estopa o clavos (*dât alwâh wa-dusur*)” (1988, pág. 515), añadiendo que estas embarcaciones:

son cuerpos geométricos hechos tomando como modelo al pez y la forma de nadar de éste en el agua con sus aletas (*al-qawadim*) y su vientre (*kalkal*), para que sea esta configuración una ayuda al hender el agua, y para los que, en sustitución del movimiento que el pez posee de forma natural, se tomó el viento como motor. Y a veces es ayudada por la acción de los remos (*al-maqadif*), como en el caso de las naves de guerra (*al-asatil*). (1997, pág. 726)

Así que, Delgado hace referencia a Ibn Jaldún que resalta “la gran dependencia que la carpintería tiene de la geometría (*al-handasa*), hecho por el cual los más importantes geómetras eran grandes maestros en el arte de la carpintería” (Delgado, 1991, pág. 320). La materia principal en esta construcción fue sin lugar a duda la madera que no sólo fue utilizada en la fábrica de navíos sino en otros dominios de la vida de los musulmanes en Al Ándalus: “El tema de la madera ha sido ya objeto de numerosos estudios” (Delgado, 1991, pág. 320). y destaca como ejemplo principal a Maurice Lombard, quien trata en numerosas obras y trabajos, la explotación de esta materia en el Mediterráneo durante la Alta Edad Media, y en qué propósito fue empleada. De las zonas más despenseras de esta sustancia, se pueden

destacar “la Sierra de Cuenca, el macizo catalán y las islas Baleares, al Este; los pinos del Algarbe, al Suroeste; y los bosques de las cadenas béticas, al Sudeste; y los bosques de las cadenas béticas, al Sudeste” (Delgado, 1991, pág. 321).

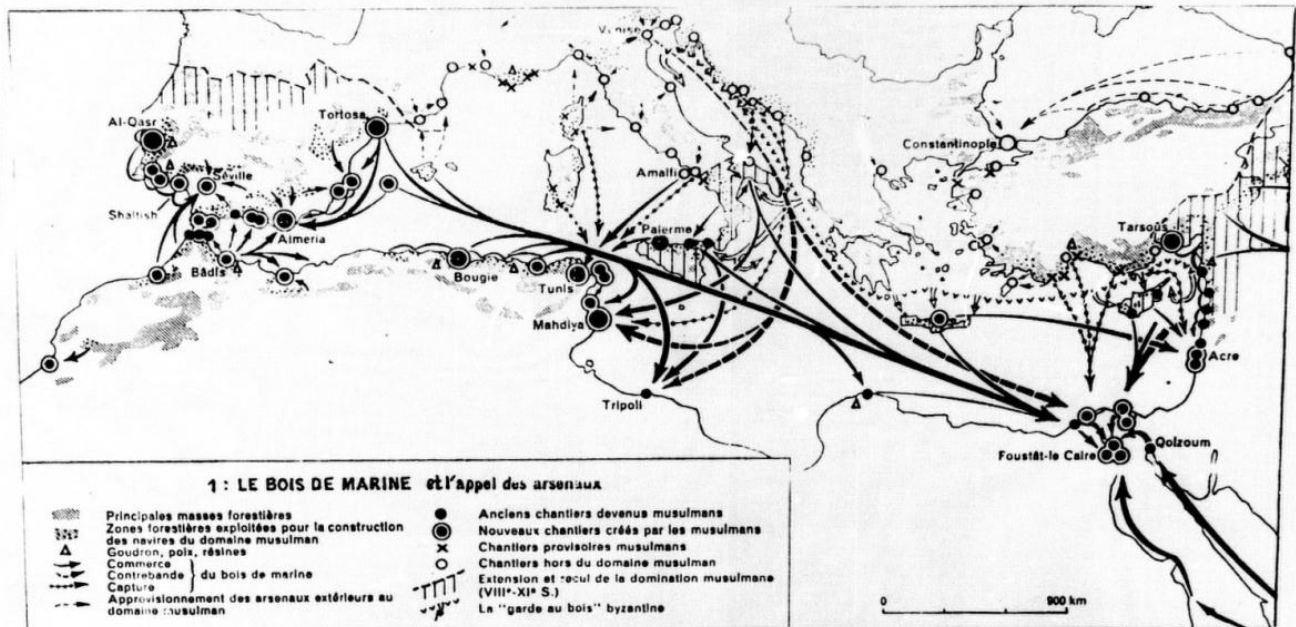


Figura 3 Localizaciones de la madera utilizada en la construcción naval (Lombard, 1972)

Lombard también habla de la inclinación del poder naval musulmán en Occidente y lo relaciona con la falta de madera tras la explotación abusiva de esta sustancia entre los siglos VII y XI. En cuanto a la deforestación de sus bosques, subraya que el sur de la Península Ibérica era el más afectado de esta explotación puesto que representa un principal centro industrial de aquella época (1972, pág. 123). De acuerdo con la teoría de Lombard, Vassilios Christides opina que es demasiado pensar que la razón principal del declive del poder naval musulmán fue por la carestía de la madera, y propone como causas más evidentes la desunión del estado musulmán en Al Ándalus, las debilidades de la política... (1982, págs. 57-60).

Vallvé comparte su opinión a propósito de la madera utilizada en la construcción naval, y distingue las zonas que suministraban esta materia, las Serranías de Cuenca, la Sierra de Cazorla y los montes de Tortosa. Y es exactamente en esta última región que hubo la mayor

aportación de cantidad de madera; una gran parte de la explotación fue empleada en el astillero de Tortosa considerado “uno de los más importante de todo Al Ándalus” (Delgado, 1991, pág. 321). Sus bosques eran ricos en diferentes tipos de maderas: pino, tejo²³ y boj²⁴; no obstante, el pino fue la madera número uno por su excelente calidad, su longitud y su solidez, la idónea para la construcción de naves, en que se usa vías fluviales para el transporte de esta madera que llega hasta los astilleros que se localizan al borde del mar. Y señala Vallvé también que la utilización del término “tortosinos” sigue siendo usitado en Túnez y algunas regiones del Norte de África como “*turtus*” (La industria en al-Andalus, 1980, pág. 221).

Belda, por su parte, ofrece un trabajo titulado *Papel de las disponibilidades forestales en la reconquista del tráfico marítimo de al-Ándalus mediterráneo* donde recoge el tema de la necesidad de madera para la construcción naval andalusí y el tipo de árbol que tiene que usar. Para Belda, Al Ándalus está dividido en dos partes o mejor dicho en dos regiones:

De Almería hacia el Oeste sus recursos integran los del Norte de África en forma directa y permanente, de Cartagena a Barcelona las posibilidades de acción marítima se reparten entre la región catalana centrada en Tortosa y una segunda más al Sur, que explota los bosques de Cuenca. (1980, pág. 174)

El historiador Delgado toma Juan Vernet como referencia en una de las conferencias del “Institut du Monde Arabe” producidas por él en París, donde expone el tema de la madera, argumentado el hecho de establecer un arsenal en Tortosa:

Por la facilidad de conseguir buena madera de los bosques de los Puertos de Beceite, al igual que la implantación en Fraxinetum se debió a las ventajas que suponía, para Córdoba, la explotación de la zona de bosques de los Alpes... Cada arsenal supo utilizar las maderas que más les convenía: en Oriente, cedros y cipreses; en el Mediterráneo Occidental, pino, roble, melocotonero, olivo; en el Atlántico, roble, fresno, abedul, aliso, haya, sauce... (1991, págs. 322-323)

²³ Árbol gimnosperma, de follaje persistente y bayas rojas (arilos), que crece en lugares húmedos, sobre terrenos calcáreos, a menudo plantado y tallado con fines ornamentales. Puede alcanzar una altura de 15 m y vivir varios cientos años... (Larousse General Diccionario de la lengua española, 2011, pág. 1173).

²⁴ Se conoce también como boje, arbusto de tallos ramosos, pequeñas hojas ovales y flores blanquecinas. El boj es muy utilizado como planta de jardín, y su madera es apreciada por su dureza (Larousse General Diccionario de la lengua española, 2011, pág. 160).



En otras palabras, la madera ha desempeñado un papel importante en la fábrica de navíos, por eso era primordial escoger la buena calidad e incluso el buen tiempo para talar los árboles, secarlos y cubrirlos antes de utilizarlos. Los conocidos como calendarios o los “Kutub al-anwa” revelan fechas exactas para cortar la madera, y uno de esos anónimos calendarios cuenta que “la madera que se corta el primer día de enero no se pudrirá” (García, 1990, pág. 167). Ibn al-Banna también refiere a “la madera que se corta en enero se conservará en buen estado y perdurará” (1948, pág. 31). Aparecen otras fuentes con la misma preocupación, señalando el mes de agosto y el mes de octubre, recogiendo el día 15 como “un buen día para cortar madera para la construcción de navíos” (Ibn Al-Banna, 1948, pág. 227).

Mientras que el uso de la madera para la construcción de las naves fue en primera posición, eso no apartó la utilización de otras materias en las embarcaciones como el hierro, el alquitrán y la brea. Primero el hierro, Vallvé pone de relieve las minas de hierro en Constantina, en Gaudix –Alquife-, Sevilla, Almería, Onda “Castellón”, Saltes y Montes de Toledo (La industria en al-Andalus, 1980, p. 213). En la región de Saltes “se trabajaba el hierro con el que se fabricaban las anclas que necesitaban las embarcaciones” (Delgado, 1991, p. 324). El Saqati en su libro “El Kitab fi adab al-hisab” indica que:

En cada galera marítima entran 40 arrobas de clavos (mismar) de diversas clases: de los de a mil clavos por arroba, de los de 800 por arroba, de los de 600, de los de 250 y de los de 500. Asimismo entran 14.000 clavos tachuelas (taqrit) con un peso de 9 auquías el ciento v 2.000 tachones que pesan 24 auquías el ciento. Entran también [en su construcción] 30 arrobas de pez y 9 arrobas de lino... las maromas y aparejos de los navíos habrán de estar conformes con lo comprobado en tiempo del almotacén de Ceuta. (Chalmeta, 1986, págs. 418-420)

Segundo la brea y alquitrán con los que eran obstruidos los navíos; estos dos elementos también se recogían de los bosques de Tortosa, Cuenca y Cazorla (Vallvé, 1980, págs. 221-223), y en esta última región, se cuenta que en el año de 973, el Califa al-Hakam “exoneró a la cora de Jaén del suministro de madera, pez y alquitrán, que era transportado a Sevilla y a Algeciras para la construcción de barcos” (Delgado, 1991, pág. 324). Con esta decisión, la

tarea vuelve gratuita y el gobernador de la cora abonaba a los abastecedores el precio de lo distribuido (Ibn Hayyan, *al-Muqtabas VII*, 1967, pág. 130, trad. García Gómez),

Hablando del tipo de naves, el historiador Delgado afirma que la construcción de las embarcaciones musulmanas fue hecha tomando las bizantinas como modelo, y lo argumenta diciendo: “había sido una norma habitual que se aprovechara la experiencia de otros pueblos” (1991, pág. 325).

En este contexto, nos toca pensar si había contactos entre el Mediterráneo y otros mares que pudieron afectar el tipo de embarcación que se construían. Juan Vernet llama la atención sobre el tema de contactos entre Mediterráneo, el Océano Atlántico, y el Indio y más específicamente sobre “las técnicas de arquitectura naval del Indico y del Atlántico del Norte llegarían a oídos de los marinos del Mediterráneo por un simple procedimiento de difusión cultural [...] Mediterráneo e Indico estaban relacionados es indudable. Lo difícil es establecer el tipo de contacto que existió entre ambos” (1978, pág. 354). Y en su trabajo titulado *Textos árabes de viajes por el Atlántico* reparte la construcción de las naves en Al Ándalus en dos períodos, uno que empieza alrededor del año de 1100 y otro antes de esta fecha, señalando que las embarcaciones de aquel momento fueron inspiradas de los barcos de los Mayas o bien dicho los vikingos, puesto que tuvieron muchos enfrentamientos con esos últimos y que capturaron algunas naves (1971, pág. 419).

La experiencia de los normandos en lo que atañe la construcción de las naves era tan larga, gracias a sus expediciones y descubrimientos, y de los más celebres barcos “barcos de Oseberg y Gokstad”²⁵ (Delgado, 1991, pág. 325). Todo eso dio una imagen típica a sus embarcaciones:

Naves rápidas y muy ligeras, lisas y casi sin calado, lo cual les confería gran movilidad y les permitía remontar algunos ríos; iban provistas de vela cuadrada, aunque su motor principal eran los remos; y tenían la proa y la popa con la misma

²⁵ Véase Anexos.

forma, por lo que no tenían necesidad de virar llegado el caso de atacar o de huir. (Delgado, 1991, págs. 225-226)

Aun así, las embarcaciones musulmanas en Al Ándalus tuvieron sus peculiaridades que las hacían distinguidas de las otras. En este sentido, parece idóneo tomar el dato de Lisan al-Din Ibn al-Jatib en el que declara que entre los años 980 y 990, el gobernador de Sicilia llamado Yafar b. Muhammad b. Abi l-Husayn pidió una nave andalusí y la proveyó con útiles típicos de Al Ándalus, pareciendo así que lo había enviado Almanzor a él (Ibn Al-Jatib, 1983, pág. 89).

Las embarcaciones andalusíes eran de pequeño a mediano volumen y no había grandes naves, característica de las naves mediterráneas, y lo más probable que era resultado de las comentes del viento, y por la dificultad de encontrar madera apta para la construcción de largos mástiles.

La política militar marítima

Cuando se habla de la política militar de la potencia marítima desarrollada en Al Ándalus, es bastante destacar el siglo X época de Al-Nasir y su hijo al Hakam II como mejor ejemplo de la evolución que llegaron los andalusíes a realizar.

Estrategias y armas. La guerra marítima no diferenciaba mucho de la de la tierra; no obstante había unas particularidades, como el ocultarse, la huida o hasta el hecho de encastillarse era arduo hacerlo, en mar como en tierra. Asimismo, el uso de armas de gran peso que era también circunscrito al tamaño de las naves, y por el gran espacio que ocupaban los artefactos, proyectiles además las personas responsables de manejarlos. De esas armas, se salta al primer lugar, el llamado “fuego griego” considerado por algunos autores como “el arma nuclear” (Grunebaum, Rubin, Philipp, & otros, 1985, pág. 193) de aquel período. Delgado afirma que “los andalusíes la utilizaron en el siglo X e incluso mucho antes” (1991, pág. 372).

Ibn Hayyan habla de la utilización de este arma, llamando la atención sobre un hecho histórico de Abd al-Ramán III quien, en el año de 917, quemó las embarcaciones de Algeciras, -como ya se había mencionado antes en la parte titulada “restablecimiento del reinado” del Capítulo II- , y en el año de 935, realizó una expedición con 20 barcos disponibles de fuego griego y una preparación naval (Muqtabas V, 1982, pág. 248, trad. María Jesús Viguera y Federico Corriente). Ibn al-Qutiyya también señala las embarcaciones construidas por Abd al-Ramán II después del ataque a Sevilla de los “mayus” en el año de 844, en el que fueron suministradas con fuego griego (Ibn Al-Qutiyya, 1982, pág. 83). Y otra vez, vuelve Ibn Hayyan hablando del segundo ataque de los “mayus” en el año de 858, durante el cual los musulmanes, usando proyectiles incendiarios, alcanzaron vencer dos navíos y pudieron dominar dos otras naves, con toda la riqueza y enseres que llevaban (Al-Muqtabas II, 1973, pág. 309, trad. Federico Corriente y Maḥmūd ‘Alī Makkī).

Delgado nos ofrece una aclaración sobre las armas navales, declarando:

En esa misma contienda naval, se indica que en las naves andalusíes iban numerosísimos arqueros (*al-rumat*), con más flechas de las que podían necesitar, prestos para actuar. Esta era otra forma de lanzamiento de proyectiles contra el enemigo desde cierta distancia. A los arqueros se refirió Ibn Mankali en el siglo XIV recomendando que un grupo de ellos dirigieran sus lanzamientos al timonel (*masik al-riyl*) de la embarcación enemiga, otro grupo al encargado del mástil (*sahib al-sari*), otro a los remeros, otro al lugar donde se encuentra el comandante, otro a la torre, si la tiene, y a continuación a la torre de debajo del mástil. (Delgado, 1991, p. 372)

Aun así, son muy escasas las noticias que cuentan batallas navales, a parte de la con los normandos. Hubo también el ataque naval fatimí en el año de 955, en contra del puerto de Almería en que no hubo una lucha naval, y lo mismo pasó con la flota andalusí, al responder a este ataque, tuvieron que retirarse ante las fuerzas fatimíes y el ataque fue retrasado hasta un año más tarde.

Christides, hablando de la situación naval del Este del Mediterráneo, afirma que son casi inexistentes los enfrentamientos navales directos entre flotas. Los evitaban puesto que el

mantenimiento de los barcos resultaba muy caro y la sustitución de las tripulaciones de gran dificultad (*The Conquest of Crete by the Arabs (ca. 824). A turning Point in the Struggle between Byzantium and Islam*, 1984, pág. 60). Con esta afirmación, resulta lógico que los “mayus”, en el momento de sus invasiones en el siglo X, preferían retirarse al dirigirse hacia la flota omeya (Delgado, 1991, pág. 373).

Defensa costera. Un país rodeado casi de todas las partes por el mar resulta expuesto a muchos peligros y amenazas producidas del exterior. Este hecho es la causa principal para que los musulmanes de Al Ándalus se apoderen de las costas del país, organizando un sistema defensivo, construyendo torres y atalayas en toda la costa, para poder así vigilar las naves extranjeras cuando se acercaban, y prevenir los habitantes del peligro, consiguiendo así proteger el litoral. Hubo una torre en Almería, la de Pechina, que era la más importante durante el siglo X “torre vigía de Pechina, razón por la que fue conocida en un principio como *Mariyyat Bayyana*” (Delgado, 1991, pág. 375), y la de Málaga también “Torre del Mar era la “torre vigía de Vélez-Málaga” (*Mariyyat Ballis*)” (Delgado, 1991, pág. 375)...

La situación geográfica de las torres fue bien planificada para permitir la transmisión rápida de señales de fuego en la noche y humo en día, y para su arquitectura casi fue semejante, un similar diseño: “una base maciza, una cámara principal, que contaba con un almacén y a la que conducía un acceso elevado y estrecho como medida de seguridad, y la plataforma para realizar las señales” (Sánchez Sedano, 1988, pág. 31). No había tanta diferencia sólo en lo que atañe al tamaño y la forma.

En otras páginas de este trabajo, hemos aludido a los ataques producidos por los vikingos en contra de Al Ándalus y como han podido llegar a diversas regiones costeras del reinado durante el siglo IX. Además de esos ataques, había otras amenazas, las de los países norteafricanos en tiempo de los Idrisíes: “hicieron que se pusiera especial celo en vigilar las costas y las embarcaciones que a ellas llegaban” (Delgado, 1991, pág. 374). Todos esos

peligros consolidaron las costas andalusíes y en tiempo de Abd al-Ramán II, “130 hombres recorriesen el litoral de Tortosa a caballo en época de ‘Abd al-Rahmàn II, con misión de vigilar la costa, como referimos en su momento” (Delgado, 1991, pág. 374).

De manera semejante, había también los “ribats” y “rabitas” que tenían dos funciones, religiosa y militar: se trata de una fortaleza y centro de vigilancia habitados por hombres de religión. A juicio del autor Torres Balbás, de las más conocidas ribats o rabitas “la rábita de *al-Tawba* (la penitencia), ubicada frente a Huelva, en la confluencia de los ríos Odiel y Tinto, en el lugar que hoy ocupa el Monasterio de la Rábida” (1948, pág. 485).

La última rábita de la época califal encontrada en Guardamar del Seguro -Alicante- fue descubierta en el año de 1990 por Rafael Azuar Ruiz con un equipo arqueológico (Delgado, 1991, pág. 374).

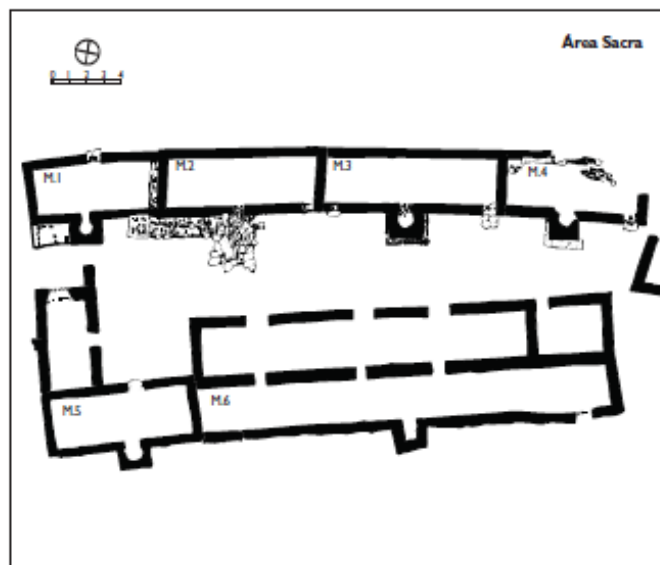


Figura 4 Rábita de Guardamar. Planta del Área Sacra (Azuar Ruiz, Borrego Colomer, & Saranova Zozaya, 1994, pág. 45)

Al final, se puede decir que Abd al-Ramán III logró crear una hegemonía marítima capaz de enfrentar todo tipo de amenaza. Su sistema defensivo y costero marcó su existencia en la larga historia de Al Ándalus.

Conclusión

La potencia marítima de un estado ha sido a lo largo de los siglos un factor concluyente de su pervivencia. De ahí, los países de salida al mar fueron obligados a fomentar sus fuerzas marítimas. El siglo X encarnó el esplendor de una civilización tal y como Al Ándalus que fue el caso que nos ha interesado, estudiar el impacto de sus fuerzas marítimas sobre su pervivencia y su apogeo.

Ciertamente que lo conocido de la fuerza marítima en Al Ándalus es bastante incompleto por la insuficiencia de documentación precisa; no obstante hemos podido comprobar unas fuentes importantes a propósito del medio marítimo y su manifestación en la vida de los andalusíes, realizando el primer objetivo de este trabajo que era destacar la presencia de un considerable progreso náutico árabo-musulmán en Occidente, durante el período de Abderrahmán III, en el siglo X.

La prosperidad vivida en este momento fue acompañada por una urbanización en todos los niveles; todo eso se ve en el fomento que dio y trasladó el Islam consiguiendo viajes con metas religiosas y culturales, utilizando muchas veces el camino del mar. Se desarrollaron grandes flotas aunque se diferenció el caso de Al Ándalus en comparación con las otras tierras conquistadas antes por los musulmanes, como Siria y Egipto.

La tierra andalusí no tenía gran necesidad de desarrollar su flota durante muchos años, por no tener enemigos importantes, hasta la llegada de los Omeyas a su suelo, momento en el cual se empezó a dar un interés a este sector. Sin embargo, el escenario de la fuerza marítima cambió sólo en tiempo de Abd al-Ramán II; se empezó a desarrollar en aquel entonces los diferentes sectores, lo que coincidió con el ataque normando que representó una verdadera amenaza que había que eliminar. Así han comenzado las primeras consolidaciones de la actividad náutica, recibiendo el apoyo adecuado y decisivo en la época del primer Califa del mundo musulmán en Occidente, Abd al-Ramán al-Nasir, colaborando con los habitantes de las zonas costeras, asimilando otros pueblos e integrando elementos árabes, algo que

argumenta la existencia de una típica marina árabo-islámica en Occidente. Al Ándalus llegó a tener un potente poder marítimo, hasta al ser una de las fuerzas marítimas más poderosas de todo el Mediterráneo Occidental en dicho siglo, aunque en el mismo, se comenzó a trazar la caída del Estado musulmán en Al Ándalus.

A modo de conclusión, han sido muchas las dificultades que nos han enfrentado al tratar este fondo, por culpa de la breve y la carestía de los documentos recomendados al realizar una investigación en este caso. Aun así, hemos intentado acercar a entender este período estudiado, que saltó en la historia de la España musulmana a través de una faceta definida como la marítima. Queda mucho por decir y por realizar a propósito del efecto del mar en la evolución de Al Ándalus. Este trabajo presenta un breve acercamiento, a pesar de que queda un punto minúsculo entre los muchos. Nos resultó considerablemente interesante y de especial interés.

Bibliografía

Obras

1) Autores árabes

Al-Bakri, A. U. (1982). *Al Masalik wa-l-mamalik*. Zaragoza : Parcial M. G. de Slane.

Al-Baladuri, A. b. (1968). *Kitab Futuh al-buldan*. M. J. de Goeje.

Al-Mas'udi, A. l.-H. (1967). *Ktiab al-Tanbih wa-l-israf*. Leiden: E. J. Brill.

Anónimo. (1983). *Dikr bilad al-Andalus (2a mitad del XIV o XV), Una descripción anónima de al-Andalus* (Vol. II). Madrid: Luis Molina.

Fahmy, A. M. (1966). *Muslim naval organisation in the eastern Mediterranean from the seventh to the tenth century A.D* (Vol. II). El Cairo: National Publication & Print House.

Ibn Al-Banna, M. (1948). *Le Calendrier d'Ibn al-Banna de Marrakech (1256-1326 J.C.): texte arabe inédit, établi d'après cinq manuscrits, de la Risala fi'l-anwa*. (H. P. Renaud, Trad.) París: Larose.

Ibn Al-Jatib, L.(1983). *Kitab A'mal al-a'lam*. (R. Castrino, Trad.) Madrid : IHAC.

Ibn Al-Qutiyya, A. B. (1982). *Tarij iftitah al-Andalus*. (J. Ribera, Trad.) Beirut: Dâr al-Kitab al-Lubnaní.

Ibn Hayyan, A. M. (1967). *al-Muqtabas VII* (Vol. VII). (E. G. Gómez, Trad.) Madrid: Sociedad de Estudios y Publicaciones.

Ibn Hayyan, A. M. (1973). *al-Muqtabas II* (Vol. II). Beirut: Mahmud 'Ali Makki.

Ibn Hayyan, A. M. (1982). *Muqtabas V* (Vol. V).(M. J. Viguera, & F. Corriente , Trads.) Zaragoza: IHAC.

Ibn Idari, A. A (1948-1951). *Al Bayan al-mugrib* (Vol. II). Leiden: G. S. Colin y E. Lévi-Provençal.

Ibn Idari, A. A. (1948-1951). *Al Bayan al-mugrib* (Vol. I). Leiden: G. S. Colin y E. Lévi-Provençal.

Ibn Jaldún. (1988). *Muqaddima*. Beirut: Dar al-Fikr.

Ibn Jaldún. (1997). *Introducción a la historia universal. Al-Muqaddimah*. México: FCE.

Ibn Jayyat, A. A. (1967). *Ta'rij* (Vol. II). (A. D. el Umri, Éd.) Bagdad.

Ibn Qutayba. (1926). *Kitab al-Imama wa-l-siyasa* (Vol. II). (J. Ribera, Trad.) Beirut: al-Ma'rifa, Dar.

Mahir, S. (1967). *Al-Bahriyya fi Misr al-islamiyyawa-ataru-ha al-baqiya*. El Cairo: Dar al-katib al-arabi.

Makki, M. A. (1968). *Ensayo sobre las aportaciones orientales en la España musulmana y su influencia en la formación de la cultura hispanoárabe*. Madrid: Instituto de Estudios Islámicos.

Salim, a.-S., & AL-‘Abbádl, A. M. (1981). *Tarij al-bahriyya al-islámiyya fi hawd al-Bahr al-Abyad al-Mutawassit* (Vol. II). Beirut: Reimpr.

2) Autores occidentales

Bono, S. (1964). *I corsari barbareschi*. Turin: Edizioni Radiotelevisione italiana.

Braudel, F. (1976). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (Vol. I). México: Fondo de Cultura Económica .

Braudel, F. (1993). *Las civilizaciones actuales. Estudio de historia económica y social* . Madrid : Tecnos .

Caselli, G. (1985). *El Imperio Romano y la Europa Medieval*. Madrid: Anaya .

Casson, L. (1969). *Los antiguos marinos*. Buenos Aires: Paidós.

Christides, V. (1984). *The Conquest of Crete by the Arabs (ca. 824). A turning Point in the Struggle between Byzantium and Islam*. Atenas: Akademia Athenon.

Deffontaines, P. (1972). *El Mediterráneo (La tierra, el mar, los hombres)*. Barcelona: Editorial Juventud.

- Delgado, J. L.** (1991). *El poder naval de al-Ándalus en la época del califato omeya (siglo IV hégira/X era cristiana)*. Granada : Departamento de Estudios Semíticos, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Granada.
- García, J. M.** (1986). *Historia de Cartagena* (Vol. V). Murcia: Mediterráneo.
- García, M. D.** (1990). *Un calendario anónimo andalusí: Risala fi awqat al-sana*. Granada: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Goitein, S. D.** (1968). *Studies in Islamic history and institutions*. Leiden: Brill.
- Grunebaum, G. E., Rubin, B., Philipp, W., & otros** (1985). *El Islam. El nacimiento de Europa* (Vol. II). Madrid: Espasa-Calpe.
- Le Goff, J., & Schmitt, J.-C.** (2003). *Diccionario razonado del Occidente medieval*. (A. I. Manchado, Trad.) Madrid: Akal.
- Lévi-Provençal, É.** (1982). *España Musulmana hasta la caída del califato de Córdoba* (Vol. VI). (E. G. Gómez, Trad.) Madrid: Espasa-Calpe.
- Lewis, A. R.** (1951). *Naval Power and Trade in the Mediterranean*. Princeton: Princeton University.
- López, E. M.** (1989). *Aproximación al estudio de la Cartagena islámica*. Murcia: Mediterráneo.
- Lopez, R. S.** (1976). *The commercial revolution of the Middle Ages, 956-1350*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Molina, E.** (1984). *Almería islámica: puerta de oriente*. Málaga: UEAI.
- Morales Belda, F.** (1970). *La marina de al-Andalus*. Barcelona: Ariel.
- Picard, C.** (1997). *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge, VIII-XIII siècles*. París: Presses Universitaires de France.
- Pryor, J. H.** (1992). *Geography technology and war: Studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*. Cambridge: Cambridge University Press.

Sánchez Sedano, M. D. (1988). *Arquitectura musulmana en la provincia de Almería*.

Almería: IEA.

Diccionarios

Larousse General Diccionario de la lengua española. (2011). Barcelona , España : Larousse.

Revistas

1. Actas do IV Congresso de Estudos Arabes e Islâmicos

Munis, H. (1968). Las rutas de comercio en el Sahara africano según los escritos árabes.
págs. 505-522.

2. Al-ANDALUS

Chalmeta, P. (1986). El Kitab fi adab al-hisba (Libro del buen gobierno del zoco) de al-Saqati . (XXXIII 2), págs. 367-434.

Torres Balbas, L. (1948). Rábitas hispano-musulmanas. (XIII), págs. 475-491.

3. Al-Qantara

Vallve, J. (1983). El nombre de Al-Ándalus. (4), págs. 328-336.

Vallve, J. (1980). La industria en al-Andalus. (I), págs. 209-241.

4. Anuario de Estudios Atlánticos

Vernet, J. (1971). Textos árabes de viajes por el Atlántico. (17), págs. 401-427.

5. Anuario de Estudios Medievales

Belda, F. M. (1980). Papel de las disponibilidades forestales en la reconquista del tráfico marítimo de Al-Andalus mediterráneo. (10), págs. 173-185.

Dufourcq, C.-E. (1980). Chrétiens et musulmans durant les derniers siècles du Moyen Âge.
(10), págs. 207-225.

6. Anuario de Historia del Derecho Español

Epalza, M. D. (1983). Problemas y reflexiones sobre el Califato en Al-Andalus. (Nº 53),
págs. 569-581.

7. Arqueología y territorio medieval

Azuar Ruiz, R., Borrego Colomer, M., & Saranova Zozaya, R. (1994). La Rábida de Guardamar: un proyecto de musealización. (I), págs. 31-49.

8. Egipto y los orígenes de la historiografía arabigo-española

Ibn Habib, A. a.-M. (1957). Ta'rij. (M. A. Makki, Ed.). (V), págs. 221-243.

9. eHumanista/IVITRA

Donoso, I. (2003). Viajeros y aventureros andalusíes en Asia oriental. (10), págs. 257-265.

Lapiedra, E. (2013). Piratería y cautividad desde el ámbito islámico. Ideología y diplomacia. (10), págs. 222-236.

10. Espaces et réseaux du Haut Moyen Age

Lombard, M. (1972). Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane. VII-Xr siècle. págs. 107-151.

11. Estudios sobre Historia Medieval

Guichard, P. (1987). Los inicios de la piratería andalusí en el Mediterráneo Occidental (798-813). págs. 73-103.

12. Graeco-Arabica

Christides, V. (1982). Two Parallel Naval Guides of the Tenth Century: Qudama's Document and Leo VI's Naumachica: A Study on Byzantine and Moslem Naval Preparedness. (I), págs. 51-103.

13. Historia de España

Chalmeta, P. (1989). Al-Andalus: Musulmanes y cristianos (siglos VIII-XIII). (A. D. Ortiz, Ed.), (3), págs. 9-114.

14. Homenaje al Prof. Darío Cabanelas Rodríguez O.fm., con motivo de su LXX aniversario

Vallve, J. (1987). Al-Andalus en el siglo X: El gobierno de la nación. (I), págs. 519-527.

15. Philologia Hispalensis

Ramírez Del Río, J. (1999). Pueblos de Sevilla en época islámica. Breve recorrido histórico-político. págs. 15-40.

16. Revista de la Historia Naval

González, F. F. (2015). La construcción naval en la corona de Aragón. (12), págs. 33-65.

17. Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi Sull'Alto Medioevo

Vernet, J. (1978). La navegación en la Alta Edad Media. (2), págs. 323-388.

Sharq Al-Andalus: Estudios mudéjares y moriscos

Fierro Bello, M. I. (1989). Sobre la adopción del título califal por 'Abd al-Rahman III. (6), págs. 33-42.

Webografía

Abun-Nasr, J. M. (2015). *'Uqbah ibn Nāfi'*. Recuperado el 2016 de 06 de 04, de

Encyclopedia Britannica:

<http://www.britannica.com/biography/Uqbah-ibn-Nafi>

Adlian, H. A. (2012). histarmar.com.ar. De histarmar:

<http://www.histarmar.com.ar/AcademiaUruguayMyFl/2012/MardeMarmara.htm>

Recuperado el 26 de 02 de 2016

Beneytez, G. G. (2014). *El mar de Mármara - Turquía*. Recuperado el 04 de 06 de 2016, de

easyviajar: <http://www.easyviajar.com/turquia/el-mar-de-marmara-3456>

Bohas, G. (2014). *TĀRIQ IBN ZIYĀD (VIIIe s.)*. Recuperado el 06 04, 2016, de

Encyclopædia Universalis: <http://www.universalis.fr/encyclopedie/tariq-ibn-ziyad/>

Bohas, G. (2014). *WALĪD IBN 'ABD AL-MALIK AL- (675 env.-715) calife omeyyade (705-715)*. Recuperado el 06 04, 2016, de Encyclopædia universalis:

<http://www.universalis.fr/encyclopedie/al-walid-ibn-abd-al-malik/>

Britannica, T. E. (2015). *‘Abd Allāh ibn Sa‘d ibn Abī Sarḥ*. Recuperado el 04 de 06 de 2016, de Encyclopedia Britannica: <http://www.britannica.com/biography/Abd-Allah-ibn-Sad-ibn-Abi-Sarh>

Conquista árabe de Egipto y el Exarcado de África. (2013). Recuperado el 04 de 06 de 2016, de Arre caballo!: <http://arrecaballo.es/edad-media/los-arabes/conquista-arabe-de-egipto-y-el-exarcado-de-africa/>

Cora (división territorial). (2015, 11 26). Recuperado el 06 04, 2016, de wikipedia: https://es.wikipedia.org/wiki/Cora_%28divisi%C3%B3n_territorial%29

Elía, R. S. (11 de 09 de 2012). *islamoriente*, de <http://islamoriente.com/content/article/navegaci%C3%B3n-en-la-civilizaci%C3%B3n-del-islam>. Recuperado el 08 de 03 de 2016

Little, D. P. (2016). *Mu‘āwiyah I*. Recuperado el 04 de 06 de 2016, de Encyclopedia Britannica: <http://www.britannica.com/biography/Muawiyah-I>

Emirato de Nekor. (17 de 11 de 2015). Recuperado el 04 de 06 de 2016, de wikipedia: https://es.wikipedia.org/wiki/Emirato_de_Nekor

Errera, R. (2009). *ilovepantelleria.it*, de <http://www.ilovepantelleria.it/geografia.html>
Recuperado el 26 de 02 de 2016

Gouvernement d'ifrikiya de Hassan ibn Numan al-Ghassani 692-703 , prise et destruction de Carthage et mort d'al-Kahina par l'armée Omeyyade par l'historien al-Nowayri (1280 – 1331). (22 de 09 de 2014). Recuperado el 04 de 06 de 2016, de Histoire Islamique: <https://histoireislamique.wordpress.com/2014/09/17/gouvernement-difrikiya-de-hassan-ibn-numan-al-ghassani-692-703-prise-et-destruction-de-carthage-et-mort-dal-kahina-par-larmee-omeyyade-par-lhistorien-al-nowayri-1280-1331/>

Muawiya b. Hudayy. (2011). Recuperado el 06 04, 2016, de startimes : <http://www.startimes.com/?t=30478543>

Bibliografía

Pechina (Almería). (2007, 02 10). recuperado 06 04, 2016, de enciclopedia:

http://enciclopedia.us.es/index.php/Pechina_%28Almer%C3%ADa%29

Santiago, M. (23 de 05 de 2012). *¿Qué era el fuego griego?* Recuperado el 2016 de 06 de

04, de RedHistoria : <http://redhistoria.com/que-era-el-fuego-griego>

Soler, L. (2012). *HISTORIA DEL ISLAM*. Recuperado el 2016 de 06 de 2016, de

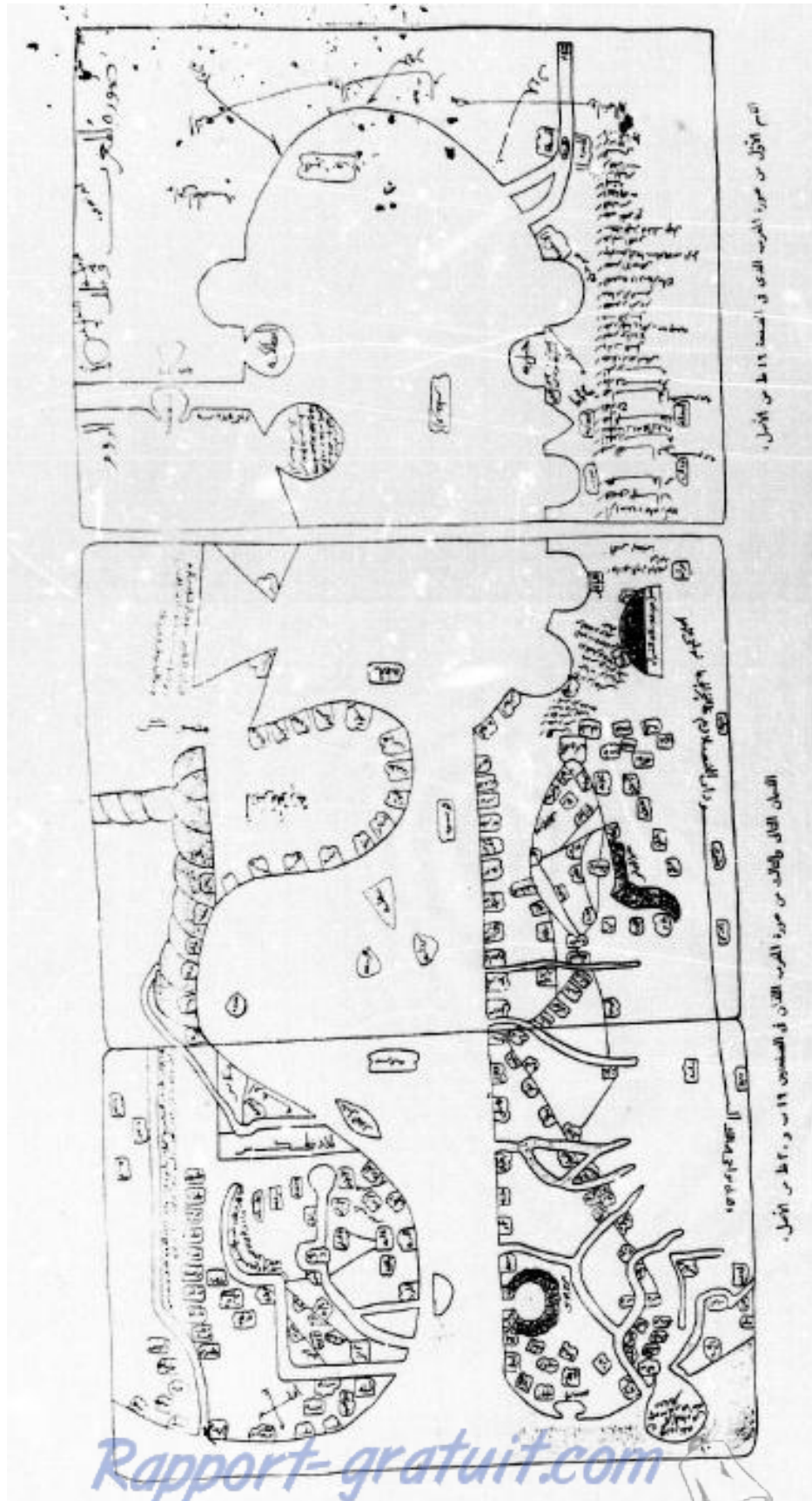
musulmanes andaluces:

http://www.musulmanesandaluces.org/publicaciones/Historia%20del%20Islam/Historia_del_Islam-3%20califas%20Omeyas.htm

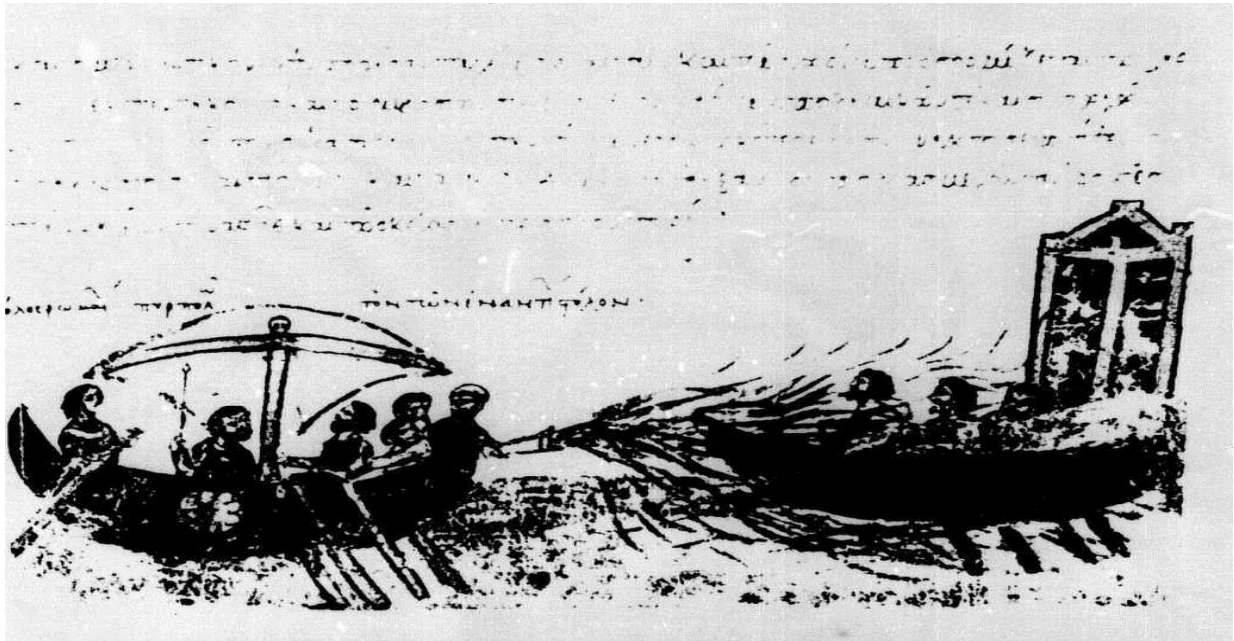
Anexos

El Mediterráneo, según el geógrafo oriental Ibn Hawqal (siglo X)

(Delgado, 1991, pág. 27)

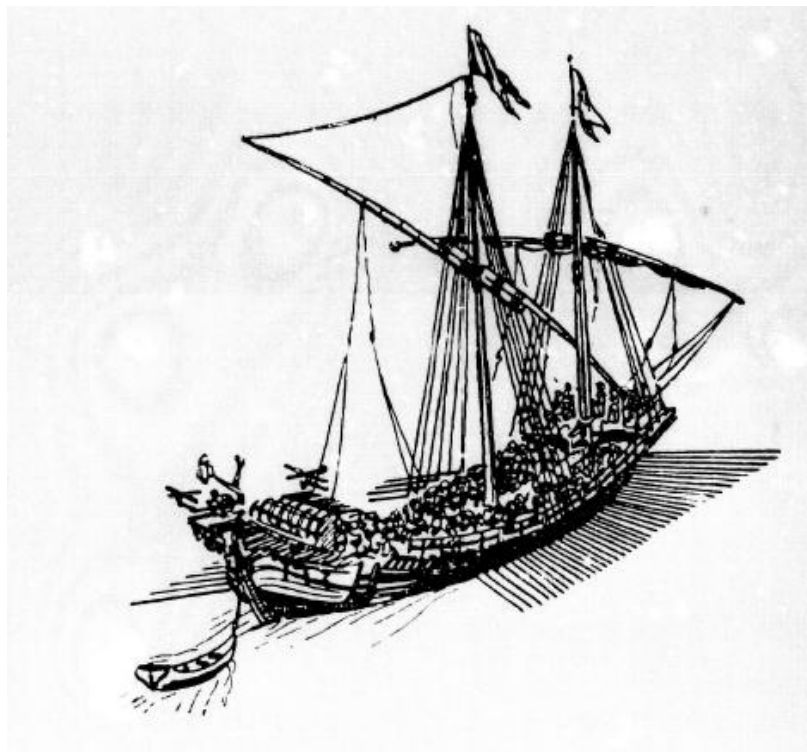


Barco bizantino del emperador Miguel II (820-829) destruye un navío musulmán con fuego griego (Casson, 1969).

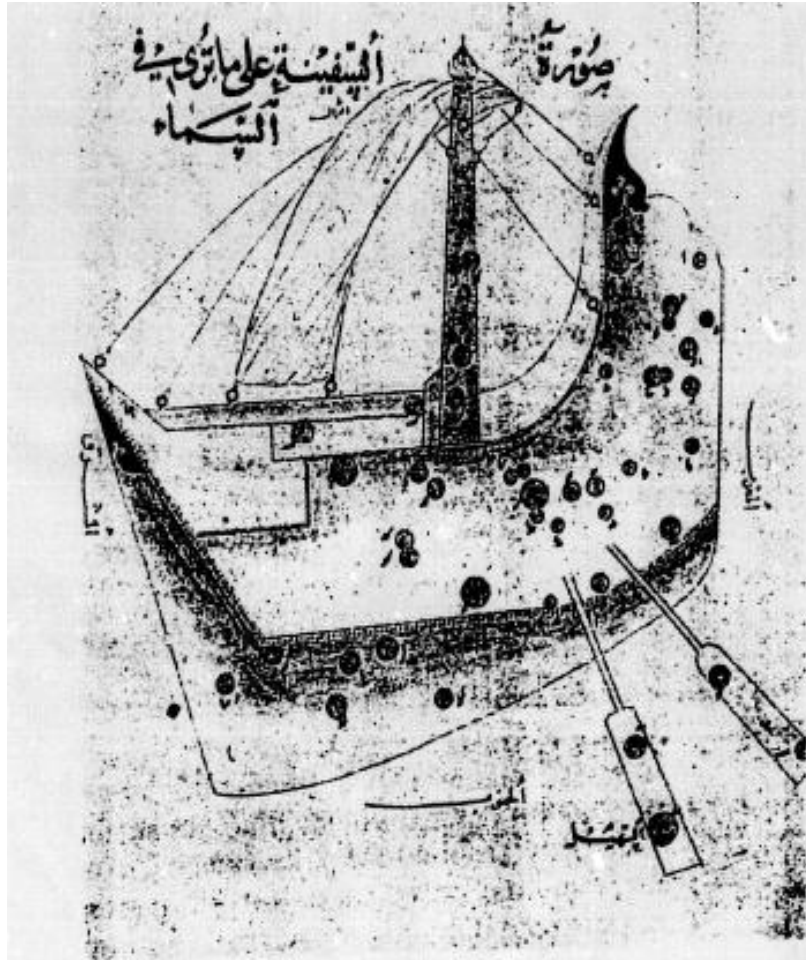


Nave de guerra del tipo galera utilizada por musulmanes en la Edad Media

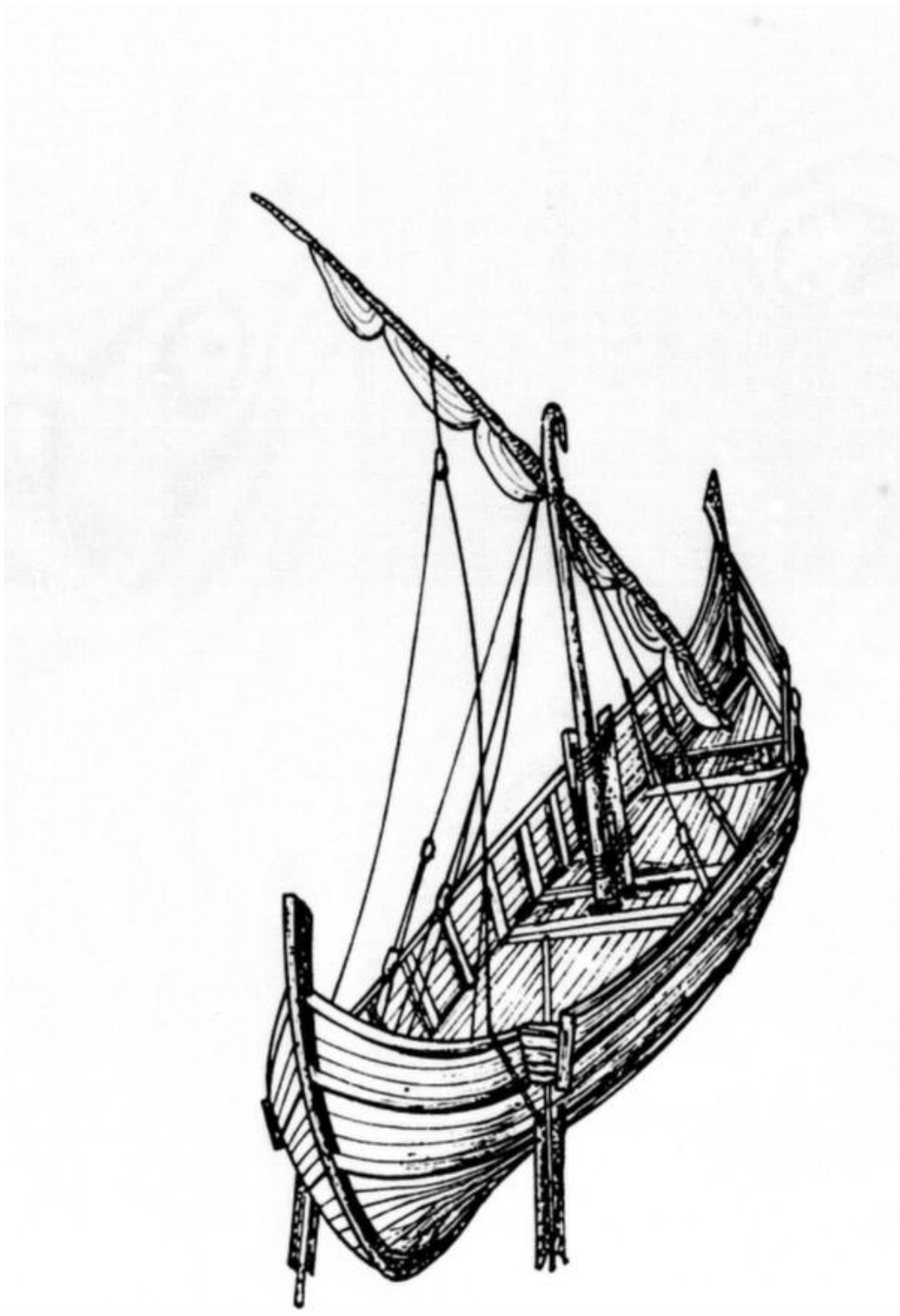
(Mahir, 1967, pág. 471).



Representación del navío Argos (constelación del Hemisferio Sur)
en uno de los manuscritos del *Kitáb Suwar al-kawakib* del astrónomo persa
Abu l-Husayn ‘Abd al-Rahman al-Súfí (m. 376/986) (Delgado, 1991, pág. 357)



Típica embarcación árabe comercial del siglo IX (García, 1986, pág. 210)



Apéndices

Los pertrechos de las embarcaciones, según Ibn Mankali (s. XIV)

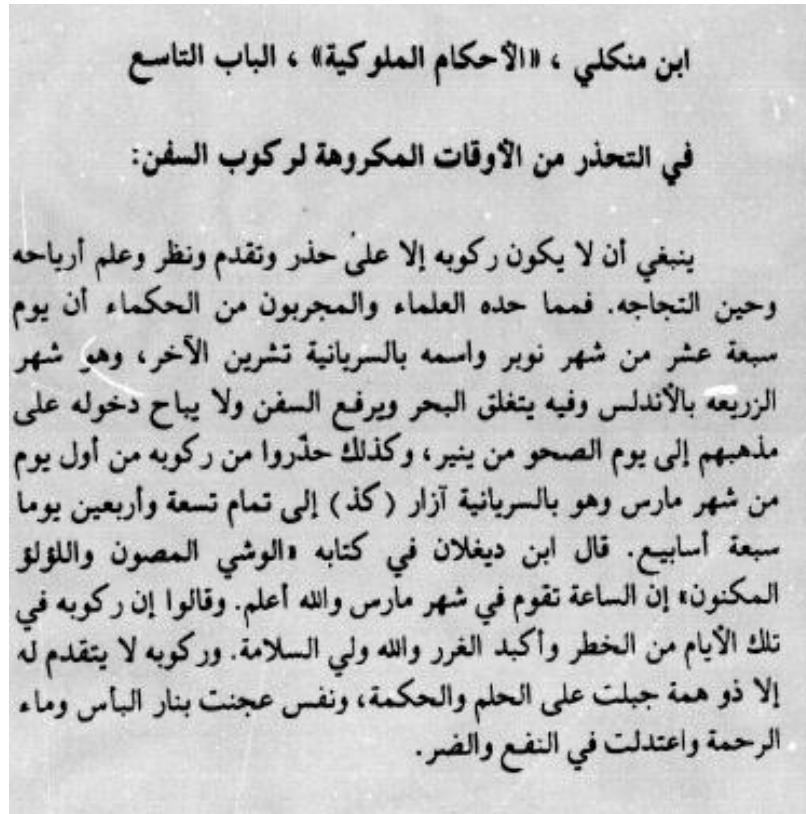
(Delgado, 1991, pág. 440)

ابن منكلي ، «الأحكام الملوكية» ، الباب السادس

في ذكر آلات المراكب وما يحتاج إليه الأسطول:

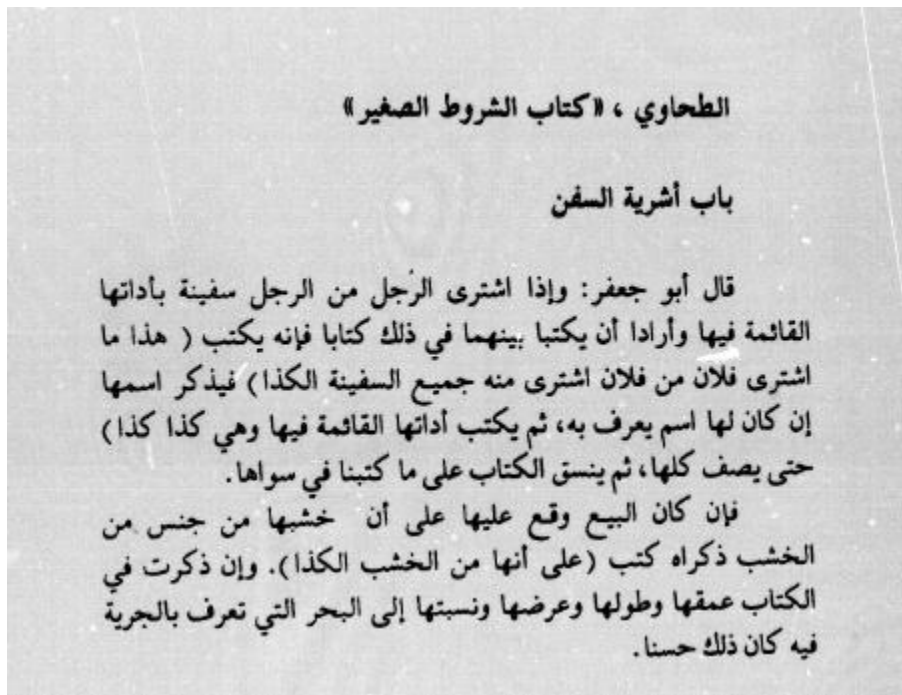
أول ما يجب علمه هيئة إنشاء السفن على طبقاتها، قال لاون الملك اليوناني في كتابه الذي سماه «مراتب الحروب وكيفية قتال البر والبحر» وكان سبب وضعه لهذا الكتاب تعليم أصحابه كيفية قتال المسلمين وذكر فيه قضايا غريبة وضوابط عجيبة، فقال في وصيته لمنشئ السفن: ينبغي أن يكون صفة مراكبك التي تسمى أدرومنس ادرومنس باليونانية ومدلولها المشايه، وتجعل ألواحها متوسطة، لا كثيرة الغلظ فتبطئ في سيرها، ولا بالرقيقة فيضربها المتناطح، أمواج البحر، ويكون في كل مركب العدد التي يحتاج إليها عدد مضاعفة من المقاديف والحبال والبكرات والقلوع والقرى والصواري وفاضل من العود المنجور مثل القرابص والألواح والمشاق والزيت السائل واليابس ولا يخل كل مركب من نجار واحد على الأقل بجميع عدته وما عونه كالقدوم والمنشار والأزميل وغير ذلك، ويكون في مقدم كل مركب الأنايبب التي يزرق بها النار وهي تسمى باليونانية سفنة، ويكون فوق الأنايبب المذكورة ألواحاً مشققة مسيحة فوقها بالواح أخرى، ويقف فوق هذه الألواح رجال مقاتلة ليلقوا (مراكب) العدو التي تأتيهم من المقدم. ويكون معهم ما يمكنهم مما يرمون به العدو، ويكون في مركب برج إلى جانب الصاري، ويحاط البرج بالألواح دائراً به ليقف فوقها الرجال المقاتلة، ويرموا إلى وسط مراكب العدو ويكون رميهم بحجارة أرحية أو أعمدة حادة الأطراف لتقتل من يصيب أو تخسف أينما وقعت، ويكون كل مركب منهم متوسطاً في طول وفيه طبقتين وينبغي مديرين الرجل (كذا) رجلين.

La temporada de navegación, según Ibn Mankali (Delgado, 1991, pág. 444)



Documento sobre cómo se hace la compra de embarcaciones

(Delgado, 1991, pág. 450)



Documento sobre el fletamento de una embarcación garantizada recogido de Kitab al-

Wata'iq wa-l-masa'il al-maymu'a, Al Bunti, fol. 88 verso (Delgado, 1991, p. 463)

أرضه عليه يدوان...
فإن الكراء أوقع في يد الميثم...
عنه...
نكر النياب والانية والعصا كيه يعني الغياب للمعتمد
من أحمد الشري...
وان لم يكن صكت عن هرا...
واراها الشمس ومرحاضها وعمرانها...
اولها كزا اولعرو...
وبعد كز ل...
اد الصاعه معرفه...
الا المدة معلومة...
المذكوره...
العصا...
2 وقت كزا...
كره...
تعرف...
كله...
وعرف...
الصان...
المستودع...
المستودع...
المستودع...

التي يقال لها كذا جميعا اذ انما هي اعم من كل واحد من الصواع والاضراس و
 والاصراف والمواجل والعمال وغيرها لانها في جميع خبراتها ورواياتها
 وهم فلان وفلان وفلان بكذا وكذا مع فلان جميعا ال فلان في جميعها
 فلان كان الكرام موحدا كوت في اللمر يقولون ان فلان يحمل فلان فلان في منزله
 فلان فلان وفلان وفلان في اللمر من اللمر وكذا وكذا ومن الساج كذا وكذا
 ومن العروس كذا وكذا وكذا وكذا وكذا وكذا وكذا وكذا وكذا وكذا وكذا
 في اللمر الصلح وصلاح من معه من العكا والوكا والراء واللمر على ان يخرج
 فلان من فلان فلان فلان وفلان معهما وصف موفو هذا من موضع كذا
 ال موضع كذا في يوم كذا من شهر كذا من سنة كذا على ان يصلح
 على ان المعروفه بكذا ان شاء الله شهره وتيقه ليجعل منافع على
 معينه لعنه ما اشهد فلان فلان انه فاضل من فلان فلان كذا وكذا
 ووجب للراعيه لفلان فلان في التقيض المنصوب اليه التي يقال
 لها كذا ونحو كذا وكذا نصف جميع اللمر على نحو ما اعلنت به فلان
 من ان يقول ونحو ما انما يصح من العكا والوكا والراء واللمر
 وفلان فلان فلان جميع ما يصح في اللمر وعرف فلان وعلمه ان يخرج لفلان فلان
 فلان ونحو ما معهما وصف في هذا الكتاب من يوم كذا من شهر كذا
 من سنة كذا من موضع كذا ال موضع كذا على الجار المعروفه كذا
 ان شاء الله شهره وتيقه لكرامه مضمونه اشهد فلان فلان
 فلان انه فاضل من فلان فلان كذا وكذا وكذا وكذا من جميع هذه العدا
 فسرر ووجب للراعيه فلان فلان فلان فلان في اللمر وتيقه عيسى
 معينه من الصن المعروفه كذا فمما في الصلح ما من النواته
 والخزامة وجميع ما يحتاج اليه من الاداء والاله ونحو ما كذا وكذا
 نصف جميع اللمر على ما تقدم من قول من موضع كذا ال موضع كذا
 على الجار المعروفه كذا ان شاء الله وكذا وكذا وكذا وكذا من اول
 شهر كذا من سنة كذا ان شاء الله شهره وتيقه في كذا وكذا

لما اعتقدت على ان يكون ان يشرك في الاشياء على ان يكون له ربح
 لا بد معرفته في كل الامور ونحو ذلك اكثر الراهب لسر كتمان المنكر في وجوه
 كذا في الامور التي هي عينه وعلى ان يكون علمها مما يشترط عينه
 في علمه مما لا يمكن علمها في كل يوم لان الكهين معروف ولا يامن بالكثر
 انه لا يعمل علمها الاكثر في كتمانها من الريح مما انا ودرهه علمها مما يمول
 الشارة وتدل في غير ان جعل الايمان واما في امان حملها الى عشي كليل
 البعاط فينا بلا حمر فيه الامور ونحو ذلك اكثر الراهب نشوب عينه
 ان ارفع على قصب الشوب فان وقع على ناخر فضه الى الفصل الكثر
 لم يخرجه ليراه ان نزل الكثر الاكثر في قصب ولا ناخر وكان صبه البلدر
 في عمل الفحص جان غلله وان كان صبه ناخير لم يخر الكثر او قبل ان يخر
 على قصب عينه ليعمل على عمل الفحص حتى يشرك ناخير ولا يملكه الى
 صبه البلدر ولا يجوز اكثر الراهب على شركه صمما على مكرها ولف يخ
 الكثر فان يك هذه الشركه وكان ليرى كرامتها الا صماز ولا يخر
 اشراكه لعل على مكره يد ابيه بعينه ان معهما مانع عن تمام معرفتها
 لا يراه اخرى ولا ان يكون عليه نسلعه الى اخره مضموننا ونز
 اكثر الراهب بعينه وان لم يخر وزر على حمل علمها او كمله ان يعرف
 الشيء المضمون على علمها حمل مثلها فان لم يعرف الشيء المضمون
 فلا حمر فيه لا حملاب الاضياء واحملاب مضمونها وكذا للاخر
 ان يخرها اشراكه الى ان يخرها لا حملاب البلدر في المسونه
 والحمر فيه ونحو ذلك اكثر الراهب على ان يعمل علمها المكسر في حار شمس
 او حليب وان لم يخرها على الا ان يخر المكسر في حليب حار حليب
 بارد حتى فلما كان كذا لم يخرها حملها لان في الامر خاص ومثل
 من العمام بلرم ونحو ذلك اكثر المضمون ان لم يوصف وكما وعلى
 الراهب ان يعمل مثل وكما الناس هو وتبعه باكثر عينه بعينه
 اكثر فلان من ولا فلان جميع العينه المسونه اليه