

# LA NAVEGACIÓN EN EL ISLAM

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

George Marçais, historiador francés de arte islámico  
(**El arte musulmán**, Cátedra, Madrid, 1983, pág. 21).

Surgida en el centro de Arabia, la civilización islámica, por los 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).

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

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

La marina musulmana es una de las grandes desconocidas. Basta ojear algunas enciclopedias y obras de divulgación para comprobar que suele ser habitual en la mayoría de ellas el ignorar el poder naval de la civilización islámica y algunas de las indudables aportaciones que hizo en el campo de la náutica (Véase José Ruiz Vázquez: **Influencia de la cultura árabe en las ideas geográficas de Cristóbal Colón**, A2JCAI, IHAC, Madrid, 1985, págs. 579-584).

## EL PODER NAVAL DE AL-ÁNDALUS

El Islam dispuso de poderosas marinas de guerra, desde principios del siglo IX hasta fines del siglo XVII. Los Aglabíes (siglo IX) y los Fatimíes (siglo X) contaron con poderosas escuadras que surcaron el Mediterráneo sin oposición.

Fernand Braudel, el gran teórico del condicionamiento geográfico, especializado en el Mar Mediterráneo, señala acertadamente que *«no parece exagerado el afirmar que fue en el Mediterráneo donde se desarrolló la aventura marítima y mundial del Islam... Hasta el punto que fueron andalusíes los que conquistaron Creta en el año 825; tunecinos los que, entre 827 y 902, se instalaron en Sicilia, que conoció entonces un auge importante. Se convirtió en el corazón del Mediterráneo "sarraceno", con Palermo, su más bello triunfo urbano, en medio de la Cuenca de Oro, que la irrigación transformará entonces en un jardín del Paraíso. Los musulmanes se instalaron también en diversos puntos de Córcega y de Cerdeña, y, por un corto*

*espacio de tiempo, en Provenza; amenazaron Roma, desembarcando con toda tranquilidad en la desembocadura del Tíber. Se instalaron sólidamente en las Baleares, archipiélago fundamental para las relaciones del Oeste del Mediterráneo, escala que permite hacer viajes directos entre España y Sicilia. "En el Mediterráneo no flota ya ni una tabla cristiana"» (Fernand Braudel: **Las civilizaciones actuales. Estudio de historia económica y social**, Tecnos, Madrid, 1993. "Lo que enseña la geografía. Tierras y Mares del Islam", págs. 58-68).*

### **Vikingos en el Guadalquivir**

Al-Ándalus contó con poderosas escuadras en Alicante, Almería y Cádiz, y el emir cordobés Abderrahmán II reforzó su flota y construyó un arsenal en Sevilla. Eran los tiempos, en los que «*hasta el madero más pequeño que flotaba en el mar pertenecía al Islam*» (Ibn Jaldún: *Al-Muqaddimah*).

Entre 844 y 861 se produjeron varios ataques vikingos (llamados maýús "magos" por los musulmanes) contra las costas del sur de al-Ándalus. Según el testimonio de historiadores como Ibn Qutíyya, Ibn Hayyán y al-Maqqarí, la marina andalusí causó estragos entre los vikingos, marinos por demás experimentados, utilizando proyectiles incendiarios (*niyam al-naft*) y numerosísimos arqueros (*ar-rumat*). Igualmente, las flotas de aglabíes, fatimíes y otomanos convirtieron durante varios siglos al Mediterráneo en una talasocracia musulmana cuyos detalles llenarían varios volúmenes (cfr. W. Hoenerbach: **La navegación omeya en el Mediterráneo y sus consecuencias político-culturales**, MEAH, 2, Madrid, 1953, págs. 73-98; Jorge Lirola Delgado: **El poder naval de Al-Ándalus en la época del Califato Omeya**, Universidad de Granada, Granada, 1993).

### **Los Hermanos Almagrurinos**

Estos y muchos otros adelantos en la ciencia náutica permitieron que ocho hermanos de una familia musulmana de Lisboa, en al-Ándalus (hoy Portugal), llamados al-Mugarribún, latinizados como «los Almagrurinos», zarparan hacia el «Mar de las Tinieblas» (*Bahr al-Dulumat*) en el año 1013 -379 años antes de Colón-, hacia esa inmensidad también llamada en árabe *al-Bahr al-Zafit* «Mar de pez negra», *al-Bahr al-Ajdar* «Mar Verde», *al-Bahr al-Garbí* "Mar Occidental", o *al-Bahr al-Mudlim al-Muhît* «Mar Tenebroso Circundante o Envolvente», al que los griegos denominaran con el adjetivo *Atlantikós*, que recoge en una ocasión al-Idrisí, al citar a Aristóteles y Arquímedes.

Tras más de dos meses de navegación llegaron a la isla de los «hombres rojos». Este hecho tan poco conocido en Occidente fue divulgado por el escritor español **Vicente Blasco Ibañez** (1867-1928) en su obra **En busca del Gran Khan** y hace pensar si los hermanos Almagrurinos habrían llegado a tocar en alguna isla oriental de América (cfr. Ibrahim H: Hallar, **Descubrimiento de América por los árabes**, Buenos Aires, 1959; Varios autores: **Al-Ándalus allende el Atlántico**, Unesco/El Legado Andalúsí, Granada, 1997. Jorge Lirola Delgado: "Aportaciones árabes al desarrollo náutico occidental. La navegación andalusí en el Atlántico", págs. 51-65).

### **La marina del Reino Nazarí de Granada**

La actividad marítima de los musulmanes de al-Ándalus se manifestó desde finales del siglo VIII, y prosiguió en el IX; se desarrolló en tiempos del emirato y del califato

de Córdoba, y se mantuvo con los reyes de taifas. Es la época de la que Ibn Jaldún ha dicho que los cristianos no podían hacer flotar ni siquiera un tablero en el Mediterráneo. El poder naval andalusí declinó luego bajo las dinastías africanas de almorávides y almohades (1090-1238). A principios del siglo XIII los musulmanes de al-Ándalus iban a perder una parte de su supremacía en el mar. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XIII los musulmanes seguían siendo bastantes poderosos en el Estrecho de Gibraltar para poder asegurar el paso de cuerpos expedicionarios entre el Magreb y al-Ándalus. Mantenían el dominio del litoral desde Algeciras hasta Almería. Con ocasión del asedio de Algeciras, doce naves nazaríes fueron equipadas por el sultán Muhammad II (g. 1273-1302) en Almuñecar, en Almería y en Málaga. Combatieron junto a quince naves del sultán mariní Abu Yusuf Yaqub (g. 1256-1286). En Rabí al-Aual de 678/1279, las unidades musulmanas coaligadas consiguieron derrotar la flota castellana en aguas del Estrecho de Gibraltar.

Precisemos que en cada galera mariní había de trescientos a cuatrocientos hombres, de los cuales doscientos eran arqueros y ballesteros. Cabe pensar que la tripulación de los barcos de guerra granadinos no difería de la de sus homólogos mariníes.

Muhammad V (g. 1354-1359/1362-1391) se preocupó de incrementar la flota del reino de Granada y de aumentar el sueldo de los marinos nazaríes.

En el siglo XV la posición musulmana en el Estrecho de Gibraltar se encontró considerablemente debilitada cuando los portugueses se apoderaron de Ceuta en 1415, de Alcazarseguir en 1458, y de Arzila y Tánger en 1471.

A partir de 1482 Diego de Valera, gobernador de Puerto de Santa María, aconsejaba a los Reyes Católicos atacar Málaga por mar. Dos años más tarde, preconizaba en una memoria el empleo de carabelas y de galeotes contra los pequeños barcos musulmanes que, «con el primero levante», zarpaban y así se escabullían de los grandes barcos cristianos. Entre los factores determinantes de la victoria cristiana procede citar la acción continua de la flota aragonesa que vigiló el litoral del reino nazarí durante el verano de 1482 y el bloqueo marítimo de Málaga en 1487. Véase M.A. Ladero Quesada: **Granada. Historia de un país islámico (1232-1571)**, Madrid, 1989; Rachel Arié: **El Reino Nasrí de Granada**, Mapfre, Madrid, 1992.

## **MARINOS MUSULMANES EN LA COSTA AZUL**

Para tener un parámetro de este vastísimo universo, citemos, por ejemplo, que, hacia 840, barcos musulmanes remontaron las orillas del mar Adriático hasta el archipiélago dalmata y la desembocadura del Po. Al volver hacia el sur, ocuparon la ciudad de Ancona, situada a doscientos kilómetros de Roma. Asimismo, fue famoso el enclave naval musulmán de Fraxinetum (Farajsinit), localizado en la actual población de La Garde Freinet, muy próxima al Golfo de Saint Tropez, en la Provenza, que sobrevivió entre 888 y 942 (cfr. M. Reinaud: **Invasions des Sarracins en France**, París, 1836). Desde allí los musulmanes remontaron el río Ródano y se internaron por los Alpes, alcanzando los valles italianos, y llegando a localidades como Asti y Acqui, en el Piamonte. Véase A. Melvinger: **Les premières incursions des Vikings en Occident d'après les sources arabes**, Uppsala, 1955; Francisco Morales Belda: **La marina de al-Ándalus**, Ariel Barcelona, 1970; B. Luppi: **I Saraceni in Provenza, in Liguria e nelle Alpi occidentali**, Bordighera, 1973.

## **EL ALMIRANTE ZHENG HE**

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

Zhen He era un eunuco de la corte imperial: «...*todos los emperadores Ming (y luego Quing) utilizaron sistemáticamente a los eunucos, quienes, a su vez, se aprovecharon de su posición, consiguiendo para sus familiares y adeptos los cargos más lucrativos y haciéndose pagar por cada favor, hasta para obtener acceso a la persona del emperador. En la corte de los Ming, los eunucos son los encargados de la seguridad del emperador y de la familia imperial... En definitiva, son los eunucos los que tienen en su mano el poder militar, administrativo y comercial y los que, por estar al corriente de todas las intrigas de palacio, logran conseguir una influencia determinante y sin duda perniciosa para el emperador, con lo que dejan de ser criados para convertirse en amos infieles*» (Varios Autores: **El mundo en el siglo XV**. "Las sorpresas de la tierra del Gran Khan", Anaya, Madrid, 1992, pág. 117)

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

Zheng He (en chino quiere decir "*eunuco que vale tanto como tres piedras preciosas*"; este sobrenombre se lo puso el emperador) lideró siete expediciones navales entre 1405 y 1434, las más importantes en la historia de China hasta el presente.

La primera (1405-1407), que partió de Nanking (poderosa estación naval artillada) con 62 naves —con escalas en Fuchou y Cantón—, llegó a Qui Non (Vietnam), Ayyutahya (capital de Sian fundada en 1350, hoy Tailandia), Malaca, Palembang (Sumatra), Java, Chittagong (hoy Bangla Desh), Colombo (Ceilán, hoy Sri Lanka) y Cochín y Calicut, en la costa de Malabar (India).

La segunda (1409-1411) tuvo como único objetivo la captura del rey de Ceilán —que fue remitido a China con su familia—, pues éste había atacado la flota expedicionaria en el viaje previo.

La tercera (1411-1412) y la cuarta (1413-1416) alcanzaron la costa iraní en Ormuz, Adén, Mogadiscio (Somalia), y los puertos de la civilización musulmana swahili de Malindi y Mombasa, en la actual Kenia hacia 1415 (X.J.L. Duyvendak: **China's discovery of Africa**, Probsthain, Londres, 1949: «*En 1414 una embajada africana de Malindi (Kenya) hacía llegar al emperador de China diversos presentes, entre los que se encontraba una jirafa —que un pintor chino esbozó espléndidamente en una tela de seda. La delegación volverá a Africa acompañada por uno de los navegantes de su tiempo, el eunuco Chen Ho, que visitó el océano Indico en todas direcciones durante siete años de continuos viajes. China enviaba a Africa tejidos, productos manufacturados, en especial vajilla de porcelana (cuencos, platos, etc.), que ha sido hallada en gran cantidad en la isla de Songo Mnara (Tanzania) e incluso en las ruinas del interior. La porcelana parda, gris y verde data de la época de los Song (dinastía imperial china que gobernó entre 960 y 1279), y la azul y la blanca, tan famosas, de los primeros años de los Ming. Luego, a partir del siglo XVI, China pondría fin a esta brillante activiadd marítima. En el momento en que sus*

*constructores botaban barcos dos veces mayores que los europeos, va a replegarse sobre sí misma, en una especie de espléndido aislamiento, atribuido por ciertos autores a la influencia de los mandarines, celosos de la preponderancia creciente de los eunucos navegantes e inquietos por los usos desacostumbrados que penetraban a China a causa de sus contactos con los "bárbaros"» (Joseph Ki-Zerbo: **Historia del Africa Negra**, 2 vols. Vol I: De los orígenes al siglo XVI. "La costa oriental hasta el siglo XVI", Alianza, Madrid, 1979, págs. 274-275).*

La quinta (1417-1419), la sexta (1421-1422) y la séptima (1431-1434) llegaron a los puntos más distantes como Yiddah (Arabia) —desde donde Zheng He se trasladó a La Meca y Medina para cumplimentar la peregrinación sagrada (al-Haÿÿ)— Suakin (Sudán), y otros del Océano Indico.

Estas imponentes flotas imperiales estaban compuestas generalmente por no menos de sesenta navíos con una tripulación que oscilaba entre los veinte mil y treinta mil hombres. Cada junco tenía 130 metros de eslora por 60 metros de manga con cubiertas de una superficie más grande que un campo de fútbol, con cuatro palos y artillería (bombardas, culebrinas y falconetes), y llevaba 450 hombres —diez veces la tripulación de la «Santa María», nave capitana de Colón—. También estaba dotado de un revolucionario timón de popa y velas en estera de bambú.

En esa época no había en Occidente naves semejantes a éstas de la flota de Zheng He. Sin embargo, no se sabe mucho cómo eran y cómo iban equipadas. Los chinos, que habían navegado hasta las costas orientales de Africa y el Mar Rojo, y los musulmanes que iban a la India siguiendo el monzón (ruta seguida más tarde por Vasco de Gama mediante el pilotaje de Ibn Maÿid), fueron los primeros en el siglo XV de disponer de los medios técnicos para romper la prisión que encerraba a la ecúmene antigua (del gr. *ikumene*, "tierra habitada").

Quizá una ventaja de los europeos —que permite explicar su posterior avance— fue estar asomados a un océano más riguroso, como el Atlántico Norte, pero la prioridad europea en la navegación no permite explicaciones simples. Eso sí, si Zheng He no hubiera muerto repentinamente en 1435 —desapareciendo junto con él todos los logros y hazañas de la marina china—, y una hipotética alianza marítima sino-musulmana hubiera reinado en los mares del Oriente, tal vez se hubiese podido impedir las depredaciones de los portugueses en el Indico a principios del siglo XVI. Incluso una expedición sino-musulmana hubiese podido arribar a América a través del Pacífico antes de 1492 y con ello cambiar el curso de la historia, para mejor.

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

## LA NAVEGACIÓN ASTRONÓMICA E IBN MAÿID

Otro aspecto destacable de la tradición náutica musulmana es la de la navegación astronómica. A este respecto, no hemos de olvidar la larga experiencia acumulada por los musulmanes en el océano Indico y que culminó en los siglos XV y XVI con el

piloto Shihabuddín Ahmad Ibn Maýid al-Naýdí (1437?-1501?). Este celeberrimo navegante, que compuso un gran tratado de náutica, el más importante del Islam, llamado *Kitab al-Fawa'id fi usul al-bahr wa-l-qawa'id* ("El Libro de los Beneficios relativo a los Principios y Fundamentos de la Ciencia del Mar", traducido y comentado por el catedrático inglés **Gerald R. Tibbetts** con el título **Arab navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese**, The Royal Asiatic Society, Londres, 1981), es de quien se ha dicho que fue el piloto coaccionado a guiar a Vasco de Gama (1469-1524) desde Malindi (en la costa oriental de Africa) hasta Calicut (en la costa sudoeste de la India) en 1498 (cfr. Auguste Toussaint: **Historia del Océano Indico**, FCE, México, 1984

Ibn Maýid, que era hijo y nieto de marinos, y quien según el investigador francés Gabriel Ferrand (1864-1935) pertenecía a la escuela shíí de pensamiento (ver G. R. Tibbetts, O. cit., pág. 17), se refiere en repetidas ocasiones a los pilotos que le habían precedido y a las guías (*rahmani*) que éstos habían escrito mucho antes que él.

Gracias al cronista portugués João de Barros (1496-1570), que lo cita en su *Década I, Libro IV, Capítulo VI*, sabemos que Ibn Maýid le mostró a Vasco de Gama un instrumento que era desconocido en Occidente. Se trataba del *kamâl*, constituido por un pequeño cuadrado de madera o de cuerno, de cuyo centro salía un hilo graduado con un nudo que correspondía (en cada uno dos *kamâl*) a un determinado ángulo. Su práctica era simple: una vez que el observador había escogido el *kamâl* adecuado, tomaba entre los dientes el hilo a la altura del nudo y con el hilo tenso hacía coincidir la estrella que había elegido con la arista superior del referido cuadrado de madera, mientras que la arista inferior rozaba el horizonte. Según la descripción de Barros, parece que había un *kamâl* para cada altura utilizada. Más adelante, el *kamâl* evolucionó y llegó a disponer de un hilo graduado con varios nudos, lo que permitía observar las estrellas en varias alturas con el mismo instrumento.

Vasco de Gama trajo este instrumento de la India y en Lisboa se calculó, para su uso, una tabla con una graduación en pulgadas, posiblemente con la participación de dos pilotos musulmanes. El navegante Pedro Alvares Cabral (1467-1520) llevó un ejemplar, por lo menos, de este instrumento en el viaje en el que descubrió el Brasil en 1500 (cfr. Varios autores: **Al-Ándalus allende el Atlántico**. O. cit.. Comandante António Estácio dos Reis: "La navegación astronómica en los siglos XV y XVI", págs. 67-81).

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

## **LA MARINA OTOMANA (1470-1827)**

Si investigamos y analizamos concienzudamente la historia del Islam encontraremos que siempre fue el Occidente y no el Islam quien gestó las guerras y conflictos, desde las Cruzadas (1095-1291) hasta la invasión del Líbano (1983) y la Guerra del Golfo (1991), pasando por la ocupación y expoliación de los territorios islámicos, desde el siglo XVI al XX.

Un ejemplo típico fue un masacre perpetrada a comienzos del siglo XV, cuando doce

galeras al mando del «capitania» veneciano Pietro Loredan (m. 1439) —luego ascendido a almirante—atacaron a una escuadra otomana ante Gallipoli, entre los Dardanelos y el mar de Mármara. Los prisioneros musulmanes capturados en la refriega fueron ejecutados sobre la marcha.; incluso los griegos e italianos que servían libremente a bordo de los navíos otomanos resultaron hechos pedazos a golpes de hacha y maza.

Hacia 1470, medio siglo después, el sultán Muhammad II el Victorioso (1432-1481) —conquistador de Constantinopla en 1453—se desquitará de semejante afrenta, cuando envía trescientas galeras, «una selva sobre el mar», al asalto de la gran base veneciana de Negroponto, en la isla de Eubea, en la costa oriental de Grecia, la cual fue capturada por los efectivos islámicos. La primera guerra turco-veneciana (1463-1479) tiene como resultado que los venecianos pierdan definitivamente Eubea y deban pagar una suma considerable como indemnización de guerra. A partir de entonces, la talasocracia otomana será una realidad durante doscientos años y el Mediterráneo se convertirá una vez más en un lago musulmán como en la época de los fatimíes (cfr. J.H. Pryor: **Geography, Technology, and War. Studies in the Maritime History of the Mediterranean 649-1571**, Cambridge, 1988).

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

### **Los corsarios berberiscos**

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

Entre ellos sobresalen dos marinos griegos conversos al Islam originarios de Mitilene (Lesbos), fundadores del estado de Argel (cfr. J. Monlaü: **Les Etats barbaresques**, París, 1973). Son ellos Baba Aruj (1474-1518) y Jidr, llamado también Jairuddín (1476-1546) y apodado «Barbarroja» por los cristianos. En 1529 Jairuddín desalojó a las tropas imperiales de Carlos V del islote del Peñón situado en la rada de Argel, y construyó allí el puerto fortificado.

En 1533, Jairuddín logró evacuar miles de moriscos expulsados de España. El 27 de mayo de ese mismo año, el adalid de las galeras berberiscas hace su entrada triunfal en Estambul donde es nombrado al día siguiente *beylerbey* ("comandante en jefe") de las islas mediterráneas, por el sultán Suleimán el Magnífico. El 6 de abril de 1534 sería nominado *kapudán-i dariá* ("gran almirante del mar") de la armada otomana (cfr. André Clot: **Solimán el Magnífico**, Emecé, Buenos Aires, 1985, págs. 125-129; **Soliman le Magnifique**, catálogo de la exposición del 15 de febrero al 14 de mayo de 1990 en Galeries Nationales del Grand Palais, París, 1990, pág. 43).

Jairuddín entonces reconquistó Túnez (1534) y obtuvo una serie de resonantes

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

### Antes y después de Lepanto

Mientras tanto, gracias a los esfuerzos del gran visir de Suleimán, Ibrahim Pashá (1493-1536), los otomanos capturaron la isla de Rodas en 1522, que se había convertido en el cuartel general de los piratas catalanes y malteses, quienes con la ayuda de los caballeros de San Juan, amenazaban cortar las comunicaciones turcas con Egipto. Ibrahim fue el artífice de la alianza político-militar entre Suleimán I y Francisco I de Francia en marzo de 1536 dirigida contra los Habsburgo, Venecia y el Papado (cfr. I. Ursu: **La politique orientale de François Ier**, París, 1908; R.B. Merriman: **Suleiman the Magnificent**, Cambridge, Mass., 1944; Andrew Wheatcroft: **Los Habsburgo. Personalidad de un Imperio**, 1998).

Durante la tercera guerra turco-veneciana (1570-1573), en la cual los otomanos le arrebatan Chipre a los venecianos, se formó una fuerte coalición entre venecianos, españoles y el Papa Pío V (20 de mayo de 1571), la Sacra Liga. Estas potencias al mando del hermanastro del rey Felipe II y represor de los moriscos granadinos, Juan de Austria (1545-1578) derrotaron a la armada otomana en la batalla naval de Naupacto o Lepanto (Grecia), el 7 de octubre de 1571. La diferencia a favor de los cristianos se debió principalmente al empleo de un nuevo tipo de embarcación, la galeaza, más veloz y mejor artillada. Sin embargo, aunque el combate duró sólo cuatro horas, debido en parte a que los musulmanes otomanos agotasen la munición, éstos no se amilanaron ante la adversidad, según testimonios de los propios cristianos: *«se vio a un grupo de jenízaros luchando, cuando su derrota parecía inevitable, "y cuando no tenían ya más armas con las que atacarnos, reunieron naranjas y limones y empezaron a arrojárnoslos..."... A pesar de todo, y para horror de los vencedores, los turcos habían reemplazado todas sus pérdidas en siete meses y pudieron enviar a Occidente una gran flota de guerra... e incluso resultó posible copiar el "arma secreta" de los venecianos, pues para abril de 1572 estaban listas para entrar en servicio 200 galeras y 5 galeazas»* (Geoffrey Parker: **La Revolución Militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800**, Crítica, Barcelona, 1990, pág. 126).

El historiador Ibrahim-i Peçuy, generalmente conocido como Peçevi (1574-1649), cuya historia cubre el período de 1520-1639 se encarga de aportar interesantes reseñas de estos años vitales de la historia otomana.

Durante el siglo XVII, otra provocación occidental condujo a un acto de represalia y los otomanos desalojaron a los venecianos de Creta. Todo comenzó cuando los

caballeros de San Juan con base en la isla, junto con piratas francos, dálmatas, catalanes y mallorquines, comenzaron a asaltar barcos musulmanes indefensos que transportaban peregrinos a La Meca asesinando impunemente a las tripulaciones. Por tanto, los otomanos inician en 1645 sus operaciones contra Creta, conquistándola al cabo de varios años de encarnizados combates (1645-1669). Sin embargo, en esa época el poder naval de la Sublime puerta se encontraba en franca decadencia. Mientras las potencias europeas (Inglaterra en primer lugar) renovaban constantemente sus flotas perfeccionando la artillería y las técnicas de construcción y navegación, el quietismo embargaba los ámbitos navieros otomanos.

Veamos la siguiente descripción escrita por el historiador turco Selaniki Mustafá Efendi que registra en su crónica la llegada del segundo embajador inglés a Estambul en 1593, Edward Barton, y el interés que demuestra por el poderoso navío en que arribó, superior a cualquier barco de la época (los ingleses había vencido a los 130 bajeles y los 28.000 hombres de la "Armada Invencible" de Felipe II entre el 31 de julio y el 3 de septiembre de 1588, lo que los convertía en aliados naturales de los otomanos; cfr. Carlos Gómez Centurión: **La Armada Invencible**, Anaya, Madrid, 1990): «*El soberano del país de la isla de Inglaterra, que se encuentra a 3,700 millas marinas del Cuerno de Oro de Estambul, es una mujer (Isabel I, 1533-1603, la hija de Enrique VIII) que gobierna su reino heredado y mantiene su soberanía con absoluto poderío... Un barco tan extraño como éste nunca ha entrado en el puerto de Estambul. Cruzó 3.700 millas marinas y transportando 83 cañones, además de otro armamento... Era una maravilla de la época digna de ser mencionada*»(Selaniki: Nuruosmaniye 184, citado por A. Refik, **Türkler ve Kraliçe Elizabet**, Estambul, 1932, pág. 9).

### **La batalla de Navarino**

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

Véase Jurien de la Gravière: **Les corsaires barbaresques et la marine de Soliman le Grand**, París, 1887; Paul Achard: **La vie extraordinaire des frères Barberousse, corsaires et rois d'Alger**, París, 1939; R.C. Anderson: **Naval Wars in the Levant, 1559-1853**, Princeton, 1952; Salvatore Bono: **I corsari barbareschi**, Turín, 1964; A.C. Hess: **The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of Discoveries, 1453-1525**, *The American Hist. Rev.*, vol. LXXV-7 (1970), págs. 1892-1919; M. Lesure: **Lépante. La crise de l'empire Ottomane**, París, 1971; G. Benzoni: **Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto**, Florencia, 1974; M. Çizakça: **Ottomans and the Arsenal registers of Istanbul, 1529-1650**, en R. Ragosta, ed., **Le genti del mar mediterraneo**, II, Nápoles, 1981, págs. 773-787; Néstor Hugo Orsi: **Trípoli de Berbería. Magia e historia de la tierra libia**, Ediciones Cristal, Buenos Aires, 1988; Fernand Braudel: **El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II**, 2 vols., FCE, México, 1992; Palmira Brummet: **Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery**, State University of New York, Albany, 1993; Alia Baccar Bournaz: **Le Lys, le Croissant, la Méditerranée**, L'Or du temps, París, 1995.

**R.H. Shamsuddín Elía**

Profesor del Instituto Argentino  
de Cultura Islámica