

EL DERECHO MARÍTIMO, LA NAVEGACIÓN Y EL COMERCIO EN AL-ANDALUS Y EN LA ESPAÑA CRISTIANA

José AGUILERA PLEGUEZUELO
Doctor en Historia del Derecho

El Derecho marítimo en Al-Andalus

No existe en el Derecho islámico un corpus específico sobre Derecho marítimo. Las normas sobre la materia, ya se refieran a la navegación, a la pesca o al comercio, se hallan dispersas en distintos textos de carácter religioso o doctrinal, inspirados en el Corán, la Suna, la tradición profética o la Jurisprudencia.

A lo largo de los siglos, en los países islámicos del Mediterráneo se han aplicado normas de las cuatro escuelas teológico-jurídicas existentes en el Islam, además de las de otras ya desaparecidas, caso de las de Al-'Awzā'i y Al-Layt̄ B. Sa'ad, cuyas normas se aplicaron en Al-Andalus durante muchas décadas hasta la total imposición de la escuela de Mālik B. 'Anas.

En el Corán aparecen las siguientes azoras o capítulos relacionados con el mar y la navegación, actividades por las que, como se aprecia por la lectura de tales pasajes, el texto sagrado muestra una especial predilección, pues son fuente de dones y beneficios del Señor hacia sus criaturas (1).

Azora II, versículo 164

«En la creación de los cielos y de la tierra, en la sucesión de la noche y del día, en el navío que surca el mar transportando aquello que es útil a los hombres, en el agua que Dios hace bajar del cielo y que devuelve la vida a la tierra tras su muerte —esta tierra donde Él ha diseminado toda clase de animales—, en los cambios de los vientos, en las nubes sujetas a una función entre el cielo y la tierra, existen en verdad signos para un pueblo que comprende.»

Azora X, versículo 22

«Es Él Quien os hace recorrer la tierra y el mar, cuando os halláis sobre barcos que navegan, gracias a un buen viento, los hombres siendo dichosos. Cuando se levantó un viento impetuoso, surgieron olas de todos los lados, se

(1) Traducción de D. Masson, revisada por el Dr. Sobhi El-Saleh. Dar Al-Kitab Allubnani (Beirut).

veían cercados. Invocaron a Dios dándole un culto puro: “Si nos salvas, estaremos entre aquellos que te están reconocidos...”»

Azora XIV, versículo 32

«¡Dios!

»Es Él Quien ha creado los cielos y la tierra y quien hace descender del cielo un agua gracias a la cual hace crecer frutos para vuestra subsistencia. Él ha puesto a vuestro servicio el barco, para que éste, por orden de Él, bogue sobre el mar. Él ha puesto a vuestro servicio los ríos. Él ha puesto a vuestro servicio el Sol y la Luna.»

Azora XVI, versículo 14

«Es Él Quien ha puesto el mar a vuestro servicio, para que saquéis de él carne fresca y las joyas con las que os adornáis. Ves tú el navío cortar las olas con fragor, para que partáis a la búsqueda de sus beneficios. ¡Quizá así seréis agradecidos!»

Azora XVII, versículo 66

«Vuestro Señor es Aquel que, para vosotros, hace navegar el navío sobre el mar con el fin de que busquéis sus beneficios. ¡Él es, en verdad, misericordioso con vosotros!»

Azora XXII, versículo 65

«¿No veis que Dios ha puesto a vuestro servicio lo que existe sobre la tierra, así como el barco que, por orden de Él, navega sobre el mar?»

Azora XXX, versículo 46

«Entre Sus signos: desencadena los vientos anunciadores de buenas nuevas, para haceros gustar algo de su misericordia; para que el barco navegue por orden de Él y que vosotros busquéis sus beneficios... ¡Quizá así seréis agradecidos!»

Azora XXXI, versículo 30

«¿No ves tú el navío surcar el mar por la gracia de Dios y para mostraros algunos de Sus signos? ¡En ello verdaderamente existen signos para todo hombre paciente y agradecido!»

Azora, XXXV, versículo 12

«Los dos mares no son idénticos: el agua de éste es potable, dulce, agradable de beber; la del otro es salada, amarga. Pero ambos os procuran una carne

fresca que coméis y de ellos extraéis las joyas con las que os adornáis. Ves tú el navío surcar las olas con fragor, para permitir os buscar los beneficios de Dios. ¡Quizá así seréis agradecidos!»

Azora XL, versículos 79 y 80

«Dios es Quien ha creado para vosotros los animales, con objeto de que algunos de entre ellos os sirvan de monturas y, otros, de alimento.

»Con el fin, asimismo, de que encontréis productos útiles y de que, gracias a ellos, podáis satisfacer los deseos de vuestros corazones. Ellos os sirven, al igual que los barcos, de medios de transporte.»

Azora XLIII, versículo 12

«Es Él Quien ha creado todas las especies de animales. Él os ha dado, como medios de transporte, los navíos y los animales de carga.»

Azora XLV, versículo 12

«Dios es Aquel que ha puesto el mar a vuestro servicio, con el fin de que el navío lo surque por orden de Él y de que busquéis sus beneficios. ¡Quizá así seréis agradecidos!»

Las referencias a la pesca marítima o a la fluvial son frecuentes en el Corán (azoras V,96; VII,163; XVIII,60-63 y XXXVII,142). Al igual que en las anteriores azoras sobre los barcos y el mar, en las relativas a la pesca se habla de los beneficios y del alimento sacados del mar; tales textos, en nuestro tiempo, podrían entenderse referidos incluso a otras actividades fabriles o extractivas de la moderna sociedad industrial.

* * *

En la doctrina de la escuela teológico-jurídica de Mālik B. 'Anas (seguida en la España musulmana) y en sus diferentes tratados, aparecen abundantes referencias al mar, a la pesca y al transporte marítimo. Estas heterogéneas normas se encuentran dispersas en diferentes obras teóricas y prácticas, pero en su mayoría se recogen en las dos obras fundamentales de la escuela: la *Al-Muwattā'* y la *Al-Mudawwana Al-Kubrā*. La primera puede traducirse por *Tratado introductorio*, y la segunda, por *Gran compilación*. Aquélla es una obra dictada por Mālik B. 'Anas (muerto en el año 179 de la Hégira/796 de la era cristiana); ésta, una glosa compilatoria obra de algunos de sus alumnos.

En la última de las obras citadas, la más detallada y completa (2), se hallan reguladas las siguientes materias:

(2) *Al-Mudawwana Al-Kubrā*, recensión de Saḥnūn. Edición de Beirut, reimpressa en El Cairo, 1323/1905. (Traducción española, todavía inédita, de José Aguilera Pleguezuelo.)

En el capítulo III, donde se trata sobre el préstamo mutuo, se regula la compra en dinares aplazados de una mercancía pagadera en otro país.

En el capítulo sobre las ventas fraudulentas se declara lícita una venta de grano realizada en Medina cuyo pago se abona en Fustaṭ (Egipto), con tal de que se fije previamente el plazo y lugar de pago.

El comercio marítimo con países enemigos del Islam queda perfectamente ordenado en el citado corpus jurídico, donde se prohíbe exportar material de carácter militar (cabalgaduras, armas, sillas, metales...). En dicho tráfico marítimo en tierra de infieles —la obra cita específicamente Chipre— se considera acto reprobable el pago con dirhames en los que «figure el nombre de Dios y de Su Sagrado Libro».

En el capítulo sobre arrendamiento de servicios se prevé la venta de mercancías por el armador por cuenta de un cliente, pactando el precio durante un año y la asunción de posibles pérdidas por el vendedor.

Se estima reprochable que un musulmán arriende sus servicios a un cristiano, práctica sin duda extensible al comercio marítimo por cuenta ajena.

El alquiler de un navío, al igual que si se tratase de una cabalgadura, implica carácter pleno: se alquila en su totalidad y a todos los efectos. Alquilado un barco, su propietario no podrá transportar nada en él.

El armador, del mismo modo que el propietario de una cabalgadura alquilada para carga, no responde de los daños acaecidos a las mercancías transportadas, salvo que haya actuado fraudulentamente.

Cuando, alquilado el transporte de una mercancía hasta La Meca, en una localidad del camino unos acreedores pretendieran embargar la mercancía, Mālik B. 'Anas afirmaba que el que alquiló el transporte —es decir, el armador, en el supuesto de que dicho transporte se efectuase por vía marítima— tiene prioridad entre los citados acreedores para el cobro de lo que se le debe.

En la *Al-Mudawwana Al-Kubrā* está prevista incluso la sociedad mercantil marítima de carácter comanditario. Se exige, sin embargo, paridad en las prestaciones de los socios. En efecto, Ibn Al-Qāsim, discípulo de Mālik B. 'Anas y uno de los juristas más importantes de su escuela, asevera en un caso de dos hombres con poco o ningún dinero en que uno de ellos viajaba fuera del país y el otro permanecía en éste, pactando ambos que mutuamente respondían de lo que comprara o vendiese cada uno de ellos, que tal sociedad no era lícita por falta de equidad en la misma.

El préstamo de barcos se estima similar al de los bienes semovientes. Éstos pueden ser prestados para montarlos o cargarlos hasta el lugar donde el prestatario desee: por ejemplo, hallándose en Egipto, para ir a Siria o Ifriqiya. Se considerará, sin embargo, la naturaleza del préstamo: si estaba destinado para ir al lugar en cuestión o si no lo estaba, pues en este último caso se responderá del animal o embarcación prestada. Lo mismo ocurrirá con las mercancías transportadas: no existirá responsabilidad cuando se transporten mercancías similares (lino o algodón en vez de seda, lentejas en vez de trigo). Será responsable, no obstante, el prestatario si transportara mercancías distintas de las pactadas y como consecuencia de ello sufriese daño el medio de transporte.

En la *Riwāya* (Glosa) del tunecino Saḥnūn, discípulo a su vez de Ibn Al-Qāsim, se atribuye a éste la prescripción de que quien tenga una superficie de agua —laguna, alberca, charca— en un terreno de su propiedad no podrá prohibir a la gente que pesque en ella o que trafique con quien en ella pesque. Al igual que sucede con los frutos de la pesca marítima, los del lago o la charca son un bien de Dios que pertenece a todos. El jurista ‘Asāb, sin embargo, matiza que sólo se prohibirá la pesca de las especies de vivero que se echaron al agua del lago o charca y se hicieron libres. En los demás casos no se prohibirá la pesca.

En las obras de juristas andalusíes de diversos siglos, pero muy especialmente a partir del siglo x, pueden hallarse normas dispersas sobre el Derecho marítimo en Al-Andalus. Entre las mencionadas obras se encuentra el *Kitāb ‘Akriyat Al-Sufun* (Tratado de fletamentos de barcos), de Abu Al-Qasim Jalaf B. Abū Firās, cuyo texto y traducción se incluyen en el siguiente epígrafe de este trabajo.

En lo que atañe a la utilización de las artes de pesca en la costa, Muḥammad B. Ibrahim Al-Lajmī —apodado Al-Rāmī, un jurista de origen andalusí que residió en Túnez en el siglo xiv— afirma que puede usarlas quien lo desee, le haya o no precedido otra persona en dicha actividad. En este último supuesto, si el pescador precedente pretendiera que le obstaculizaba en su menester, ahuyentándole el pescado o colocando sus artes antes que las suyas, instalará éstas dejando espacio suficiente entre ambas. Cuando haga esto no tendrá derecho a impedirse.

‘Aṣḥab sostiene que quienes pescan deben hacerlo hasta cubrir sus necesidades y no han de prohibir a los demás que capturen el pescado que a ellos les sobra.

El manuscrito 1155 de la Biblioteca del Real Monasterio de El Escorial, titulado *Kitāb ‘Akriyat Al-Sufun* (Tratado de fletamentos de barcos), de Abū Al-Qasim Jalaf B. Abū Firās

El autor y la obra

El manuscrito 1155 de la Biblioteca del Real Monasterio de El Escorial está formado por dos obras jurídicas: el manuscrito titulado *Kitāb Al-Nāfaqat* (Tratado jurídico de alimentos), de ‘Umar Aḥmad B. Rasīq Al-Ta’libī, y el *Kitāb ‘Akriyat Al-Sufun* (Tratado de fletamentos de barcos), de Abu Al-Qasim Jalaf B. Abū Firās. Este tratado es el que interesa a nuestro trabajo. Está fechado a 24 del mes de *Raḥab* del año 714 de la Hégira (1314 de la era cristiana).

La importancia de este manuscrito radica, como expondremos, en su posible conexión con el Derecho marítimo coetáneo de la España cristiana y en que a ambos subyace una misma base helénica: la *Lex Rhodia*, lo que nos lleva a la identificación tanto en Al-Andalus como en la España cristiana de un sustrato consuetudinario marítimo común.

Consta el citado *Tratado de fletamentos de barcos* de una introducción y ocho capítulos, y finaliza con seis supuestos prácticos. La letra del manuscrito es clara, y el estado del mismo, excelente. De él, desde el punto de vista histórico-legal, nos interesa su parte sustantiva, razón por la que hemos hecho la traducción de tan sólo seis de los ocho capítulos.

No he hallado en los diversos repertorios bibliográficos árabes de la época dato alguno sobre el autor del manuscrito correspondiente al *Kitāb 'Akriyat Al-Sufun*. No obstante, tanto por su contenido como por estar incluido en el mismo manuscrito que el otro texto jurídico que lo acompaña, la obra de Abū Al-Qāsim Jalaf B. Abū Firās debía de ser una especie de vademécum de habitual manejo por los juristas andalusíes, lo que habría justificado la inclusión de ambas obras en el mismo manuscrito.

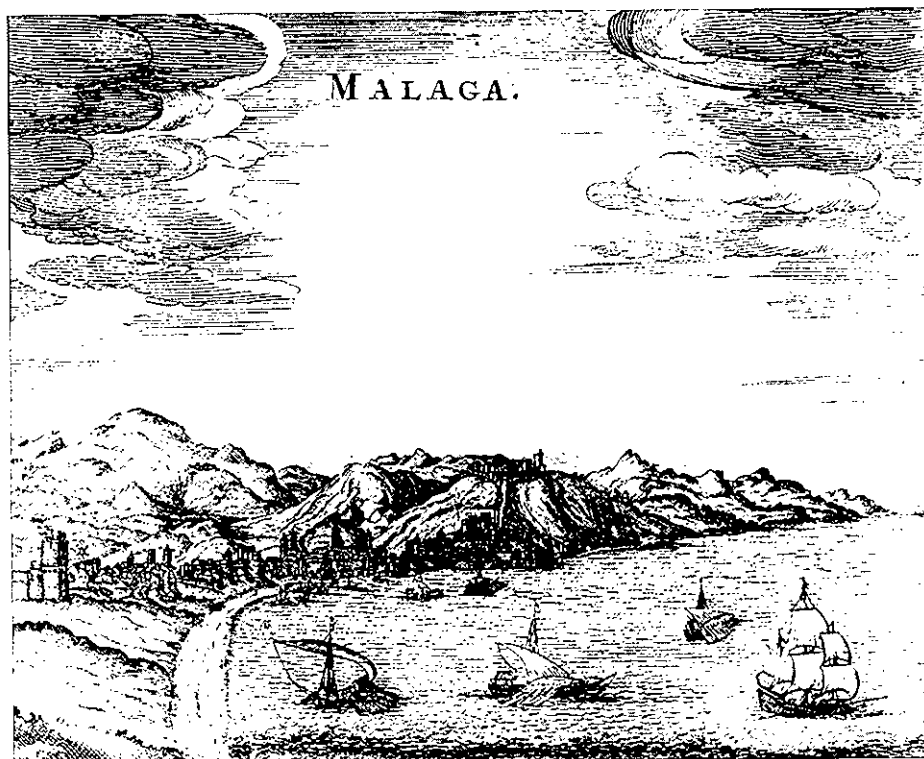
El profesor tunecino Muṣṭafā Anwar Tāhir lo data entre finales del siglo x y principios del xi e identifica a su autor con Abū Al-Qāsim Jalaf B. Abū Al-Qāsim Al-'Azdī, quien según él habría completado una obra anterior de Muḥammad B. 'Umar B. Yūsuf B. 'Amir Al-'Andalusī Al-'Iskandarāni (m. 310 de la Hégira/923 de la era cristiana). Se trata, pues, de autores andalusíes.

Son frecuentes, por otra parte, referencias detalladas a los contratos de fletamento en los formularios notariales andalusíes que han llegado hasta nosotros: el del cordobés Muḥammad Ibn Al-'Aṭṭār (m. 399 de la Hégira/1008 de la era cristiana), el de Ibn Mugīt (m. 459 de la Hégira/1066 de la era cristiana), etc. Pero el *Tratado de fletamentos de barcos* contenido en el manuscrito escurialense es el único que nos da a conocer la doctrina jurídica sustantiva del Derecho marítimo en el Islam occidental, es decir, el corpus jurídico que reguló el comercio marítimo entre Al-Andalus y los demás países islámicos y cristianos del Mediterráneo.

Las normas malikíes del Derecho marítimo islámico aplicadas en Al-Andalus y en el orbe islámico en general eran análogas a las vigentes en cuestiones relativas al transporte terrestre: responsabilidad de quien alquila un medio de transporte en la integridad física de éste; determinación global de los puntos de destino (citar, por ejemplo, Al-Fuṣṭāṭ para referirse a Egipto, Ramlah por Palestina, etc.), imputación de los gastos suplementarios del viaje al arrendatario del medio de transporte...

Al examinar este interesante manuscrito andalusí se hallan sin dificultad, además de normas específicas, los mismos principios y formulaciones que en otra ley mediterránea de origen helénico y bizantino: la *Lex Rhodia*. Así, el *Tratado de fletamentos* y el corpus helénico-bizantino muestran un estricto paralelismo en normas tales como la de arrojar al mar parte del cargamento del navío para salvar del naufragio la embarcación con prorrateo de las pérdidas entre los fletadores. En este punto, la *Lex Rodhia* y el *Kitāb 'Akriyat Al-Sufun* regulan en idéntico sentido: la contribución de todos los propietarios de las mercancías en las pérdidas que para beneficio de todos se produjeron (Paulo, 2 sent. D.14.2.1.). También están establecidas en la *Lex Rhodia* y en el manuscrito árabe las responsabilidades del armador y de los dueños de las mercancías, exigibles en ambos casos mediante las acciones jurídicas de arrendamiento.

Como se verá en nuestra referencia al Derecho marítimo de la España cristiana, las conexiones son indudables y muy especialmente con las costumbres de mar del litoral mediterráneo. El fondo helénico-bizantino de todas ellas es evidente, a la luz de esta afinidad normativa.



Vista de Málaga recogida en *Viaje a España del magnífico señor Andrés Navagero* (1524-1526).

Traducción del texto árabe

«¡En nombre de Dios, Clemente y Misericordioso! ¡La oración del Señor sea ofrecida por nuestro Profeta Muḥammad y su familia! ¡Looor a Dios, Quien con su poder, fuerza y sabiduría creó todo! ¡El Universo en su devenir transcurrió según Su voluntad, sin modelo anterior ni concurso alguno!... ¡La oración de Dios sea por Muḥammad, su siervo elegido y profeta, Señor de extranjeros y árabes, así como por su bendita familia y todos sus compañeros, desde el albor del Islam!

»Escribo el presente manuscrito con el fin de aclarar e informar sobre la licitud del arrendamiento de servicios de los marineros a bordo de navíos, así como sobre la diversa casuística que puede presentarse y causas de litigio, ello

a la vista de la prescripción del Profeta de que los arrendamientos sean por cantidad y término precisados de antemano.

»Recojo en mi obra cuantos supuestos pueden presentarse al jurista, con el fin de facilitar la labor de éste. En mi exégesis me he esforzado en recoger las opiniones de científicos, redactando de esta forma un tratado de consulta. Pido a Dios acierto y que me haya evitado caer en el error y la ignorancia... ¡Él, en Su bondad y gloria, atiende las súplicas y guía al éxito y el buen camino!»

Capítulo sobre arrendamiento de servicios de los marineros a bordo de navíos

«Se muestran unánimes los autores en que el estipendio del fletamento de los navíos para ir de un país a otro implica la determinación de un plazo. De igual forma hay que proceder en lo que se refiere al arrendamiento de servicios de los marineros, pues el barco constituye el tronco, y los marineros, las ramas; aquél no funciona sin éstos.

»El enrolamiento de los marineros, la correspondiente contratación, etc. deben estar presididos por la integridad y recto proceder, igual que la determinación del país hacia el que se dirigen forma parte de lo pactado. También forman parte del acuerdo las cláusulas de alquiler del navío y el tiempo del viaje hacia los países, cuando la distancia hasta los mismos sea conocida.

»Caso de no pactarse el número de días, no será lícito el arrendamiento de los servicios de los marineros ni el propio alquiler del navío, por no realizarse éste a término conocido. En este punto la mayor parte de los autores se muestra de acuerdo: no son lícitos tales actos jurídicos, ya que no puede preverse aquello que depende de Dios, como es el caso del viento en la mar, siendo cuestión grave la mención de eventos naturales en el alquiler del barco.

»A este respecto se cita que Mālik B. 'Anas dijo: "Los marineros y armadores pueden creer que permanecerán en un lugar poco tiempo y luego prolongarse éste. Por tal razón —afirmó— no es lícito arrendar sus servicios citando el tiempo". Habiéndosele argüido que lo mismo podía aplicarse a las caravanas, dado que éstas podían eventualmente recorrer en poco tiempo la distancia prevista o, por el contrario, retrasarse, estimó Mālik B. 'Anas que ambos supuestos debían estar presididos por la integridad y el recto proceder.

»Cuando surgiera un obstáculo o impedimento, el arbitraje debía estimar el perjuicio ocasionado. Caso de resultar gravemente dañada una de las partes, la otra quedará obligada a reparar el daño. Si no se ocasionara grave perjuicio a una de las partes, la otra se esforzará en remediar éste. Cuando, por el contrario, se demorara la partida del barco de forma que éste no pudiera hacerse a la mar por el estado de ésta, por el rigor del invierno o por miedo al enemigo, se rescindirá el contrato.

»En el tema de la rescisión de los contratos, no hay unanimidad entre los autores, como, si Dios quiere, mencionaré en su momento. Al igual que ocurre con otras situaciones jurídicas similares, es de aplicación en ésta el dicho del Profeta "ni daño ni perjuicio". Así pues, solicitado el oportuno arbitraje, se rescindirá el contrato entre las partes, dado que la contratación se realizó

sobre una base de integridad y recto proceder mutuo. Al producirse la eventualidad no deseada, se hace preciso rescindir el contrato. Si el daño ocasionado no fuera importante, el arbitraje exhortará a las partes a tener paciencia hasta que desaparezca aquél.

»En el libro de Ibn Mawwāz se cita que Mālik B. ‘Anas dijo: “Cuando se fletara un barco para tres días de travesía y el viento impidiera a éste durante veinte días hacerse a la mar, las partes no podrán pedir la rescisión del fletamento y la correspondiente compensación económica. Tampoco podrá exigirlo la marinería de los contratantes”. Mālik B. ‘Anas, en este supuesto, estima lícito mencionar el tiempo en el fletamento de los navíos y que las partes soporten el perjuicio consiguiente si éste no fuera importante para ninguna de ellas.

»El tipo de fletamento de país a país es lícito, dado que entre nosotros la costumbre tiene rango de cláusula e incluso posee más fuerza que ésta.

»En lo que atañe al rango jurídico de la costumbre, Ibn Al-Qāsim considera lícito el contrato de construcción de una casa, sin especificar, por ejemplo, las cantidades de yeso o ladrillos, ni tampoco el tiempo de terminación de la casa, por ser conocidos tales extremos. Ocupa la condición de pacto. Lo mismo puede decirse del contrato de arrendamiento de tierras con pago en dinero o especie, y en él no se pactará el trabajo de laboreo de la tierra ni el tiempo del contrato. Se trata, pues, de supuestos lícitos en los que no se menciona el término ni otras especificaciones materiales, por ser conocidas éstas y ocupar el rango de pacto. Para Saḥnūn a estos arrendamientos debe aplicarse un tratamiento análogo.»

Capítulo sobre lo lícito e ilícito en el fletamento de barcos. Pago garantizado a término, al contado en el momento del contrato o percibiendo el importe del fletamento en especie detráida de la mercancía transportada

«El fletamento de los barcos, al igual que el de los animales de carga y las caravanas, puede adoptar dos modalidades:

- pago asegurado después del transporte;
- pago al contado en el momento de realizarlo.

»Para ‘Umar B. Al-Jaṭṭab y para ‘Ali B. Abū Ṭalib —a quienes Dios tenga en su seno— cuando un animal de carga era alquilado al contado y después perecía, el contrato de alquiler quedaba rescindido y no había que reponer el animal, salvo que se hubiera pactado llevar a cabo el transporte, ya que en este supuesto existiría garantía de realizar el mismo. En el caso de los navíos, dado que lo pactado es el pago al contado en el momento del alquiler, si se averiase el barco, se repondrá. El contrato sólo será lícito cuando exista tal cláusula. En caso contrario, se rescindirá aquél.

»En los supuestos referidos, el barco o el animal de carga son iguales que el asalariado o el pastor, por cuanto, igual que no puede pactarse que, en caso de muerte, éstos serán sustituidos a costa de una de las partes, tampoco se

puede exigir la sustitución del barco o del animal alquilado al contado al morir éste o averiarse aquél.

»Afirma Muḥammad B. Al-Mawwāz: “En los contratos diferidos en el tiempo de pastores, caravanas, esclavos, asalariados, etc. no podrá establecerse una cláusula de garantía del trabajo o el beneficio, especificando la sustitución de aquéllos en caso de muerte. En este último supuesto, sólo es lícito realizar el cómputo del trabajo realizado y fijar el precio del mismo. El asalariado sólo puede contratar por el tiempo de él o de quien lo emplea en forma determinativa o cierta. Será lícito, sin embargo, que el arrendador y el asalariado contraten por el trabajo que falta hasta cumplir el contrato, pactando, si lo desean, la sustitución en caso de muerte, dado que el trabajo está especificado.

»No es lícito el contrato de fletamento en el que quien fleta el navío trae la mercancía pactando con el armador que no tiene más tarea que transportar ésta sin sustituciones ni cambios, pues, caso de cargarse el barco, el dueño de éste tendrá que cumplir un contrato similar si no se pudiera realizar el transporte.

»En la obra de Muḥammad B. Al-Mawwāz, al igual que en la titulada *Al-Utbiyya*, se hace constar que Abū Zayd, basándose en Ibn Al-Qāsim, coincide con la tesis de Ibn Al-Mawwāz, tomada también de Ibn Al-Qāsim, que prescribe que, caso de contratarse los servicios de una persona para ir a determinado país, si no se designara el barco ni dicha persona lo hiciera y se perdiera éste con posterioridad al fletamento, el armador tendrá que aportar otro barco para realizar el transporte. Si se hubiera producido una determinación del navío, quedará rescindido el contrato al perderse aquél.

»“No dijo Abū Zayd —afirma Ibn Al-Mawwāz— si se considera fundamento de determinación hacer constar que se trata del fletamento de la mitad o de la cuarta parte del barco.”

»Según Ibn Al-Mawwāz, Mālik B. ‘Anas no veía objetable que se fletase un barco por un mes. Al hacerle observar que el viento era cambiante y, por consiguiente, podía éste hacer que se adelantase o retrasase la llegada del barco, dijo: “No hay mal en ello; igual puede ocurrir con los animales de carga: que aceleren su caminar o vayan más despacio”. No encontraba inconveniente, por otra parte, Mālik B. ‘Anas en que se mencionara el lugar de partida y de arribada, fijando al propio tiempo el citado período de un mes.

»Suscitado el supuesto de cumplimiento del contrato de fletamento en dos veces, en un viaje de invierno y en otro de verano, Mālik B. ‘Anas no lo encontró objetable. Habiéndosele hecho observar la posibilidad de que los vientos aceleraran la travesía o retuvieran el barco diez días en una escala, manifestó: “No es conveniente que se produzca diferencia en el tiempo; en otro caso, no hay inconveniente”.

»Es lícito fletar un navío, contratar a un asalariado o alquilar un animal de carga con pago diferido en bienes muebles, semovientes o alimentos, siempre que se satisfaga dicho pago. No lo será, en cambio, pactar el retraso en el pago. Se estaría en el mismo caso de quien compra una cosa a largo plazo, en

lo que sí interviene el azar y se ignora cómo se cumplirá el contrato y si se entregará el dinero en el plazo previsto. Es admisible, no obstante, un alquiler con tales futuribles, pero sin pactar anticipación o retraso en el pago, al par que se esfuerzan ambas partes en cumplir el contrato. Si la costumbre del país fuera el pago al contado, es lícito; si el uso fuera, por el contrario, diferir el alquiler, entiendo que no es lícito.

»Para Ibn Ḥabīb se computará en el fletamento el recorrido parcial. Ibn Al-Qāsim estima en la *Al-Mudawwana* que no es lícito, aunque se produzca adelanto en el pago, salvo que se pacte en el contrato que sea al contado. Ibn Ḥabīb, en la obra titulada *Al-Wādiḥa (Introducción)*, sostiene que el fletamento no es lícito en tal supuesto. “No nos referimos —afirma Ibn Ḥabīb— al supuesto de alquiler con pago diferido, sino a la estipulación de adelantar o retrasar la percepción del pago explícita o implícitamente. Ni en uno ni en otro caso debe prevalecer la costumbre del lugar.”

»Abū Mawārdī, discípulo de Mālik B. ‘Anas, se plantea el supuesto de fletamento en moneda de oro, encontrándolo inaceptable. Ibn Al-Qāsim afirma al respecto: “En tal caso debe cumplirse el contrato en el término de uno o dos días, salvo que las partes pacten garantía o depositen las monedas ante tercero pues, si quedaran en su poder y dispusiera de las mismas, tendría que reponerlas”.

»Se planteaba Mālik B. ‘Anas el caso de la persona que fleta un barco para transportar una carga determinada de un país a otro, estipulando el pago del flete con parte de la mercancía transportada. Estimaba que ello era lícito a condición de que el dueño del barco se hiciera cargo de la contraprestación en el lugar de partida pues, si lo hiciera en el país de destino, podría producirse retraso. Así pues, obviadas las estipulaciones de retraso por ambas partes, el fletamento es lícito, dado que no se impide el cobro de la contrapartida económica.

»Para Ibn Al-Qāsim, el contrato se encuentra viciado en el supuesto de que el armador no estipule la percepción de lo que le corresponde y de que el dueño de la mercancía no pacte el pago en el momento de celebración del contrato de fletamento. Tal situación de vicio del contrato se mantendrá hasta que se subsanen aquellos extremos.

»Caso de hundirse el barco en ruta y perderse la mercancía, si el dueño de ésta adujera que el transporte se concertó con cobro del flete en el lugar de partida del barco, reclamando la devolución del importe del mismo, y el armador, por su parte, manifestara que se pactó su cobro a la arribada al punto de destino, el dueño de la mercancía tendrá el estatus de demandante, y al armador corresponderá la prueba testifical. Este último no devolverá el importe del flete hasta que el dueño de la mercancía haya prestado el correspondiente juramento.

»En el tratado de Ibn Al-Mawwāz y en otros autores se asegura que Mālik B. ‘Anas admitía que una persona contratara el fletamento de un barco y que, a su vez, subcontratase a otro por el importe del flete o por cantidad superior.»

Capítulo sobre las incidencias tras el contrato de fletamento. Supuestos en que el barco no pudiera realizar la travesía o no alcanzase el lugar estipulado en el fletamento y por el que se concertó el pago

«Si se concertó el fletamento en tiempo apto para navegar y no pudiera o no quisiera hacerlo el armador por cualquier motivo (prohibición de la autoridad o cualquier otro obstáculo que hace extemporánea la navegación), alcanzándoles el invierno o época en que el navío pudiera zozobrar, ser interceptado por piratas, enemigos o causas similares, el contrato será rescindido, si ocurriese tal como se ha dicho y quedara probado. Bajo tales amenazas y peligros, el armador no podrá ser requerido a salir a la mar, ya sea titular del fletamento o arrendatario del mismo.

»Para Muḥammad B. ‘Umar Al-‘Iskandarānī, “caso de no alcanzar el barco el punto de destino por temor al hundimiento, regresará a lugar seguro hasta que pase el peligro”. El contrato de fletamento continúa en esta eventualidad, y quien desee descargar su mercancía del barco deberá pagar el flete al armador. El mismo supuesto de mantenimiento del contrato de fletamento se dará en los casos de temor al mar o al enemigo.

»Según Ibn Ḥabīb, cuando a cierta distancia del inicio de la travesía se presentase un impedimento que hiciera patente el peligro de proseguir aquella —deseando el arrendador del fletamento proseguir la navegación con negativa del armador—, se tendrá en cuenta que la ruta esté claramente cerrada y que el peligro sea cierto y sin esperarse que pase hasta después de varios días con perjuicio para todos. En tal supuesto se procederá a la rescisión del contrato de fletamento, calculándose las respectivas contrapartidas. Si fuera un grupo de personas el titular del contrato de fletamento, se devolverá la parte proporcional del flete a quien lo reclamara individualmente, en el mismo momento o con posterioridad.

»Para ‘Aṣḡab no es lícito el contrato de fletamento realizado en momento en que no pudiera llevarse a cabo la travesía, por ser invierno o causa similar, sin pactar la espera hasta que mejore el mar y pueda realizarse el viaje. En tal supuesto se rescindirá el contrato entre las partes, dado que el viaje en dichas condiciones sería temerario y el Profeta —la oración y la paz del Señor sean ofrecidas por él— lo prohíbe. Si en el momento de celebrar el contrato pactaron la espera hasta que el mar fuese bonancible, será lícito el contrato.

»En los casos de pago al contado del flete, el aludido período de espera será posible cuando fuese breve: un día, quince días, etc. Si se prolongara más días —por ejemplo, dos meses—, no será lícito el pago al contado. La licitud existe, sin embargo, cuando, teniendo certeza respecto al barco, no se pague al contado el flete, estipulándose el momento del viaje y el pago al contado entonces.

»Basándose en Mālik B. ‘Anas y en Ibn Al-Qāsim, Muḥammad B. ‘Umar Al-‘Iskandarānī afirma: “Es práctica reprobable el pago al contado del fletamento marítimo, pues éste no debe pagarse más que al final de la travesía”. ‘Abd Allāh B. Nafi’a, ‘Aṣḡab y ‘Aṣḡab, sin embargo, sostienen opinión

contraria a la anteriormente referida. Éstos afirman que es lícito el pago al contado del flete en proporción a la travesía realizada, equiparando este contrato al de transporte terrestre. 'Aşbag, no obstante, afirma: "Si, tras hacerse a la mar, el viento le hiciera regresar, no tendrá derecho a parte alguna del flete, dado que su recorrido marino es desconocido. La distancia por tierra es, por el contrario, un factor conocido".

»En la obra *Al-'Utbiyya*, de Al-'Utbi, Abū Zayd refiere como doctrina de Ibn Al-Qāsim el caso de quien contrata con un armador que irá a Alejandría y cuyo barco, realizado cierto recorrido, encalla. Ibn Al-Qāsim estimaba que debía calcularse la travesía realizada. Habiéndosele objetado que el armador podía sentirse obligado al no haber podido llevar el cargamento a Alejandría, Ibn Al-Qāsim aseveró que en este supuesto el armador no debía nada. Caso distinto era, posiblemente, el de quien hubiera encallado en un lugar solitario donde no hubiese autoridad alguna, pues en este supuesto quedaba obligado el referido armador.

»Refiere 'Isà (3) de Ibn Al-Qāsim el supuesto de quien fleta un barco hasta Alejandría y al llegar al golfo encuentra que el importe del flete está incompleto. Saḥnūn plantea, asimismo, el caso de quien, habiendo concertado el fletamento hasta un determinado país, mediado el camino se ve imposibilitado de llegar al lugar propuesto, afirmando dicho autor que en tal caso se imponía la rescisión del contrato de fletamento y el pago del camino recorrido. Para 'Isà en tal caso, cuando no pudiendo llegar al punto de destino regresa al lugar de donde salió, debería abonarse la mitad del flete pactado o bien devolver el importe del mismo.

»Consta en la obra titulada *Al-'Utbiyya* que, preguntado 'Aşbag sobre el caso de quienes fletan un barco hasta cierto país y, después de un mes o más, devuelve el viento el barco hasta el punto de partida, refugiándose o atracando en lugar habitado, dijo 'Aşbag que debía pagarse la parte proporcional del flete según la travesía realizada hasta el referido lugar.

»En el caso del barco que se avería pero entrega la totalidad o parte de la mercancía transportada, los que fletaron el barco deben pagar del flete la parte proporcional a los beneficios obtenidos. Si el barco llega a un poblado ribereño y no bajaron a tierra, pudiendo o no hacerlo, pero aproximándose dicho barco a tierra en lugar resguardado del viento, se deberá la parte proporcional del flete.

»Caso de regresar por temor, les será imputable el importe total del flete. Si lo que les hiciera regresar no fuera el viento sino el miedo a los piratas o a los cristianos y tal retorno fuera solicitado por los viajeros, el flete será por cuenta de los mismos. Cuando la decisión de regreso fuera del armador en contra del criterio de los viajeros, le será imputado a aquél el importe del flete. Si se lo hubieran pedido los viajeros por temor de los piratas, de los cristianos o por cambio en el mar, el flete será anulado. No obstante, si no volvieran al lugar de donde salieron sino que lo hicieran a un lugar seguro, habrá que estimar el flete en relación con este nuevo lugar. Si hubiera viajeros que permanecieran en el barco por temor a ir al lugar previsto en principio, quedarán obligados al pago del flete en forma proporcional.

(3) Posible referencia a 'Isà B. Dīnār de Toledo.

»Para Yaḥyà B. 'Umar, si el propósito de embarcarse fuera el ir de un país a otro que se halle unido a aquél por tierra, por ejemplo, de Egipto a Ifriqiya, y les hiciera regresar el viento al punto de partida, tendrán que pagar el flete en forma proporcional. Si, en cambio, el viaje implicase atravesar el mar —ir, por ejemplo, de Sicilia a Ifriqiya y hacia Al-Andalus—, obligándoles a regresar el viento, al no existir beneficio para los mismos en la travesía realizada no les será imputable el pago del flete.

»Preguntado Abū Muḥammad B. Abū Zayd su criterio en torno al supuesto de unas gentes que, habiendo cargado unas mercancías en un barco mediante un determinado flete desde Sicilia a la ciudad de Al-Mahdiyya, llevándolos el viento a 'Aqliba, en Ifriqiya, y posteriormente a la propia isla de Sicilia, dijo: “No se tendrán en cuenta las pérdidas sufridas ni por parte de los viajeros ni por la del armador, ya se tratara de mercancías o esclavos, fueran o no estos últimos musulmanes. En lo que atañe al flete, si regresaron al lugar de partida no será imputable a nadie por el transporte de personas y mercancías. Caso de hallarse indemne el barco, el flete se mantiene, salvo acuerdo mutuo de rescisión o cuando el barco haya sido objeto de una acción jurídica de prenda. En tal supuesto, se rescindirá el contrato de fletamento si en éste se hubiera previsto el pago a término”.

»Los viajeros que, en el caso citado anteriormente, desembarcaran por propia voluntad después de haber recorrido cierta distancia, deberán pagar el flete en forma proporcional. Caso de que resultara dañada la mercancía, depreciándose ésta, respecto a los que fueran a desembarcar la condición es que todos los participantes en el fletamento se constituirán en copartícipes de las pérdidas derivadas de la mercancía averiada.

»Afirma Abū Muḥammad en su tratado sobre Ibn 'Abdūs, en relación con unas personas que fletaron un barco desde Alejandría a Trípoli u otro lugar, y que, habiéndoles llevado el viento a Sūsa, optaron por desembarcar las mercancías en esta ciudad, que debían pagar por el incremento de la distancia. Si hubieran decidido regresar a Trípoli con las mercancías, tendrían derecho a ello, pues era lo pactado, sin estimar en ello el precio mayor o menor de la mercancía en Sūsa.

»Preguntado Abū Sa'īd B. Abū Hišām sobre el supuesto de unas gentes que fletaron un barco desde Sicilia a Sūsa y el viento los empujó hasta Túnez, donde optaron por desembarcar por miedo al estado del mar, con mayores costos y la consiguiente pérdida, Abu Sa'īd B. Abū Hišām afirmó: “Si el lugar en que desembarcaron estuviera a mayor distancia que Sūsa y los beneficios fueran similares o casi iguales a los que hubieran obtenido en Sūsa, deberán el importe del flete hasta dicha ciudad. Si sus beneficios fueran superiores, se incrementará el flete proporcionalmente.»

Capítulo sobre averías en los navíos antes de alcanzar su punto de destino y después de llegar. Arbitraje en materia de pleitos y pleitos en el pago del flete

«Según Muḥammad B. 'Umar Al-'Iskandarānī, los autores discrepan en materia de fletamentos de barcos cuando éstos se averían antes de cubrir la

travesía o de haber hecho entrega de la mercancía transportada. Para Mālik B. 'Anas e Ibn Al-Qāsim, ambos supuestos tienen idéntica solución: el armador no tiene en absoluto derecho a la parte del flete proporcional al camino recorrido, pues para ambos Imanes las normas del mar exigen cumplir el viaje pactado.

»Mālik B. 'Anas e Ibn Al-Qāsim distinguían los supuestos en que los lugares de destino estuvieran unidos por tierra de aquellos otros en que fuera necesario, para llegar a ellos, atravesar el mar. En los lugares unidos entre sí por tierra, el armador tendría derecho a la parte del flete proporcional al camino recorrido. En los viajes a través del mar no tendría derecho el armador al flete hasta la arribada al lugar pactado. Muḥammad B. 'Umar se inclina por esta solución de Mālik B. 'Anas e Ibn Al-Qāsim.

»Saḥnūn refiere de 'Aṣḥab y de Ibn Nāfi'a que estos autores se inclinaban por que el armador percibiera la parte del flete proporcional al camino recorrido, ya se tratase de países unidos entre sí por tierra o de aquellos en que hubiera que atravesar el mar. Caso de que, perdida una mercancía, apareciera ésta después, Saḥnūn juzgaba que los comerciantes debían pagar el flete. 'Aṣḥab, por el contrario, sostenía que, una vez que un navío hubiera recorrido la mayor parte de su singladura, si el viento le hacía volver y se averiaba, el armador tenía derecho al flete, ya que los designios en el mar son desconocidos. Nadie sabe el camino que habrá de recorrer. Cuando se trate de países unidos entre sí por tierra, estimaba 'Aṣḥab que procedía lo dicho por Saḥnūn. 'Aṣḥab e Ibn Nāfi'a se pronunciaban por el pago de la parte proporcional del flete que correspondiera al camino recorrido por el barco.

»Ibn Ḥabīb se inclina por lo prescrito por Mālik B. 'Anas e Ibn Al-Qāsim: el flete debía ser pagado tras la arribada del barco, distinguiendo al mismo tiempo los casos de países unidos entre sí por tierra de los de aquellos otros en que hubiera que atravesar el mar.

»Saḥnūn atribuía a Ibn Al-Qāsim, basándose en la obra titulada *Al-'Utbiyya*, que cuando se fletaba un barco para transportar trigo, si éste se hundía en mitad de su travesía después de alcanzado el litoral, correspondía el flete al armador. En la obra de Ibn Al-Mawwāz se dice que, caso de averiarse el barco afectando a la carga, si se hubiera pactando el pago diferido del flete éste no se abonará. Una vez llegado al lugar de destino, estimaba Al-Mawwāz que tampoco debía pagarse el flete hasta no ser descargado el barco y pagados los correspondientes impuestos.

»Mālik B. 'Anas consideraba que, fletado un barco para el transporte de trigo o de otras mercancías, si se hundía después de recorridos los dos tercios de la travesía, el armador no tenía derecho al flete. Mālik B. 'Anas era doctrinalmente partidario del pago de dicho flete al dar término a la travesía.»

Capítulo sobre las mercancías arrojadas al mar en tiempo de borrasca, valoración de aquéllas, pleitos, arbitraje e intereses que tener en cuenta

«Así se manifiesta Muḥammad B. 'Umar Al-'Iskandarāni en el supuesto de un barco que arroja al mar parte de su cargamento, con o sin el acuerdo unáni-

me de los dueños de dicho cargamento, ante el temor de hundimiento del navío: “No hay discrepancia por parte de Mālik B. ‘Anas respecto de Ibn Al-Qasim ni de ninguno de los autores clásicos o modernos: cuanto se arroje al mar desde el barco, se considerará perdido, cuantificándose (una cuarta parte, una tercera parte, etc.) y deduciéndose del precio de venta de la mercancía en el lugar de origen, si fuera similar al precio de mercado en el lugar de destino. Caso de ser mayor o menor, no se ponderará el precio de compra sino el valor de la mercancía en el momento de ser embarcada, ya se trate de alimentos, ya de bienes muebles o semovientes”.

»En las aseveraciones de Mālik B. ‘Anas y sus discípulos respecto a mercancías de diversa índole, existía unanimidad. En el monto de las pérdidas, no se computaría el valor de los bienes adquiridos para sí o para su familia por los comerciantes: siervos, animales, joyas, armas o incluso libros sagrados de carácter suntuario. Tampoco se computaría el precio de los siervos, siempre que el armador los hubiera comprado para servicio del barco, no para venderlos. Se estimaría, en cambio, pérdida cuanto el armador hubiera adquirido para ejercer comercio con ello.

»Pese a lo prescrito por Mālik B. ‘Anas y sus discípulos, discrepaba al respecto Muḥammad B. ‘Abd Al-Hakam afirmando: “Mantengo criterio distinto del de Mālik B. ‘Anas y sus discípulos en cuanto al precio de las mercancías y bienes: cuanto se arroje a la mar en el referido supuesto, debe ser deducido del valor de lo entregado en el país de destino...”»

Capítulo sobre las mercancías transportadas que deben ser objeto de aseguramiento

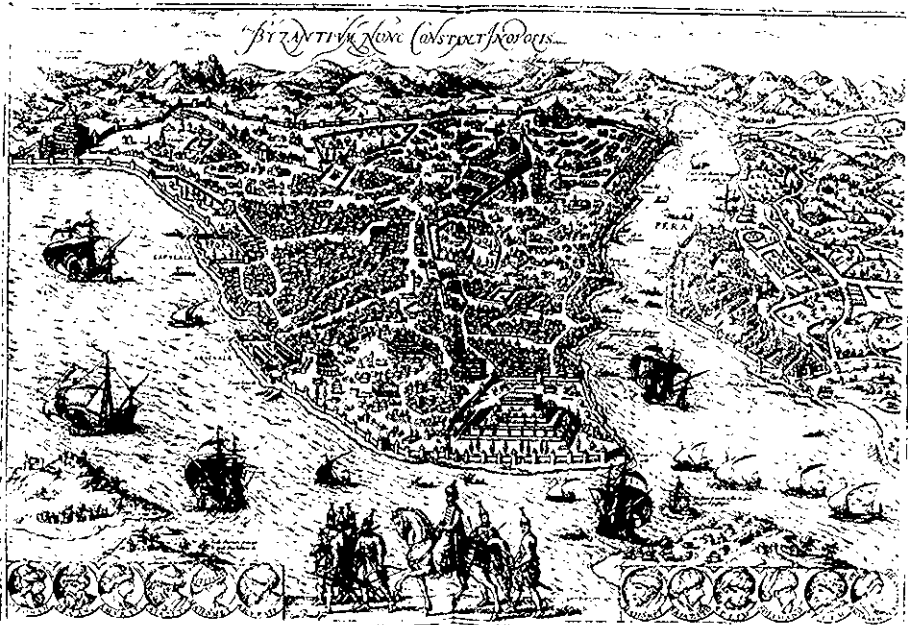
«Habiéndose planteado la asunción de pérdidas en los supuestos de fletamentos en que no existe garantía, los juristas consideraron que debían ser asegurados los alimentos perecederos. No debían serlo en cambio los productos imperecederos, según opinión mayoritaria de los autores. En el caso de los artesanos, los juristas estimaron positivamente que éstos asegurasen el objeto imprescindible de su industria.

»Para ‘Abd Allah Ibn Ḥabīb, los armadores debían asegurar los alimentos perecederos; no debían hacer lo propio, sin embargo, con los imperecederos en el supuesto de que no se pactase en el flete el transporte de personas con sus mercancías. Si las mercancías fueran acompañadas por sus dueños en el barco, no existirá seguro. En este caso, los citados productos perecederos estarán en la misma situación que los bienes muebles ante la eventualidad de hundimiento del navío y pérdida imprevisible de aquéllos.

»En los casos de dolo o acción intencionada por parte del armador, éste deberá responder de lo entregado por los titulares del fletamento para el transporte sin vigilancia de las mercancías, cuando se trate de bienes muebles. En materia de titularidad y pérdida, se atenderá a lo manifestado por los titulares del fletamento.

»Tratándose de productos alimentarios básicos, caso en que los que transportan dichos productos soportan en toda eventualidad los fletes, éstos se hallarán asegurados. No prevalecerán, sin embargo, las manifestaciones de pérdida de tales productos formuladas por los dueños de los mismos más que mediante prueba incontrovertible, libre de todo dolo o engaño, en la que se hará constar que se trataban de productos perecederos, asegurables, perdidos en lugar conocido o desconocido de la travesía, por culpa del armador. La indemnización se calculará en el país más alejado de aquellos hacia los que se dirige el barco.»

(El manuscrito objeto de nuestro estudio y traducción se halla fechado a 24 del mes de *Raýab* del año 714 de la Hégira [finales del año 1314 de la era cristiana] y termina con una enumeración de los productos asegurables y de los no asegurables; venta parcial de mercancías fletadas en los casos de sociedad, etc. Al final del mismo figuran cuatro casos prácticos: contrato de un fletamento de trigo en Al-Andalus en forma de arrendamiento de servicios; pactos en los fletamentos; transbordos de mercancías de barco a barco, etc.)



Plano de Bizancio recogido en el *Civitates Orbis Terrarum*, de Georg Braun (1572-1618).

El Derecho marítimo de la España cristiana y sus conexiones con el Derecho marítimo islámico de Al-Andalus

La península ibérica ofrece al mar tres franjas litorales: la del Cantábrico, orientada al norte, hacia la Europa continental e insular; el litoral de Levante, que se proyecta hacia el Mediterráneo; y, en tercer lugar, el litoral sur, al que los marinos medievales llamaban «el estrecho de Sevilla», volcado alter-

nativamente hacia el Mediterráneo y el Atlántico. Este litoral sur, histórica y culturalmente, representó siempre un litoral de transición en el ámbito naval.

La distinta determinación geográfica va a imprimir su huella en la cultura naval a lo largo de los siglos y se reflejará diversamente en la acción política, militar y mercantil de sus poblaciones.

Castilla, desde la época del rey Fernando III el Santo, organiza su marina mercante: las Cuatro Villas, las repúblicas del Señorío de Vizcaya y los municipios gallegos sostendrán un activo comercio marítimo en el Atlántico, hacia Flandes e Inglaterra. Catalanes y aragoneses, luchando en los inicios contra los andalusíes de Baleares, Valencia, Tortosa, Almería y Granada, van a proyectar su acción hacia todo el Mediterráneo. Sevilla, con sus atarazanas, y Cádiz, con su comercio secular, suministran embarcaciones y proyectan su acción comercial hacia ambas fachadas, la atlántica y la mediterránea.

Las conexiones entre el Derecho marítimo de la España cristiana y el vigente a la sazón en Al-Andalus se darán particularmente en el Mediterráneo y en el litoral meridional de la Península. En la fachada costera septentrional de España se cumple lo que el profesor Arcadio García Sanz (4), en sugerente tesis, denomina la «cultura naval atlántica o ciclo cantábrico», cuyo derecho marítimo se rige por la pequeña colección denominada *Rôles d'Oleron*. «Reglas de Olerón», que en Castilla adoptarán el nombre de «Fuero o Leyes de Layrón». En el mar Báltico se aplicarán las Ordenanzas de Wisby, de 1288.

Como hemos visto en el anterior apartado, tanto el Derecho marítimo de la España cristiana como el Derecho marítimo andalusí tienen el mismo origen: la *Lex Rhodia*, perteneciente al ciclo griego o de cultura naval bizantina.

A partir del siglo X, estas normas y costumbres marítimas helénico-bizantinas pasan a las ciudades adriáticas (Bari, Ancona, Venecia), y desde éstas, ya en el siglo XIII, a las ciudades mediterráneas occidentales: Pisa, Génova, Marsella, Barcelona...

Será precisamente el comercio marítimo árabe, por una parte, y el comercio pisano, genovés y, posteriormente, el veneciano por otra, los cauces por donde se divulgará y desarrollará la normativa consuetudinaria de Rodas hacia el Occidente cristiano e islámico, dando lugar al «ciclo latino» o de cultura naval mediterráneo-occidental.

La *Costum de la mar*, base de los distintos *Llibres del Consolat de Mar*, procede de este importante influjo cultural mediterráneo. Las mismas costumbres marítimas mediterráneo-orientales, expurgadas por el Derecho islámico de todo aquello que pudiera contravenir la ortodoxia musulmana, van a ser aplicadas en la España musulmana.

El primer esbozo de derecho marítimo hispano-musulmán, junto con la contratación de fletamentos contenida en los distintos formularios notariales andalusíes, sería, pues, el *Tratado de fletamentos de barcos*, del alcaquí anda-

(4) GARCÍA SANZ, Arcadio: *Estudios sobre los orígenes del Derecho marítimo hispano-mediterráneo*. Madrid, 1969, p. 222.

lusí Abū Al-Qāsim Jalaf B. Abū Firās, cuya traducción hemos ofrecido anteriormente.

De la España cristiana no hay textos que permitan afirmar que se aplicase el derecho griego o bizantino en la Alta Edad Media. La *Costum de la mar* y el *Llibre del Consolat de Mar* son el testimonio más claro de su procedencia del derecho greco-bizantino.

Es tarea ardua descubrir a través de las diferentes vicisitudes históricas del litoral levantino del Mediterráneo las conexiones de los sistemas jurídicos cristiano e hispano-árabe, distintos por el signo confesional del último pero, como hemos visto, de una misma raíz cultural mediterráneo-oriental.

En la Partida III, Ley LXXVII, del rey Alfonso X el Sabio aparece una de las primeras manifestaciones del derecho marítimo de la España cristiana. Su normativa es muy similar a la del derecho marítimo hispano-árabe. Al ocuparse del contrato de fletamento, la mencionada disposición alfonsí determina el barco y lugar de destino, el precio del viaje a realizar, la fecha de pago, las solemnidades del contrato (que ha de otorgarse ante escribano), etc.

Existe, sin embargo, una diferencia reseñable entre uno y otro derecho marítimo: la determinación de la jurisdicción para dirimir posibles pleitos entre el armador y el viajero, que en el corpus hispano-árabe se entiende que corresponde al cadí o juez religioso del lugar en que se suscita la querrela. El texto jurídico cristiano, por su parte, preceptúa que tendrá competencia cualquier juez, próximo o lejano, hecho que lleva implícita la especialización técnica que culminará más tarde con la justicia de los cónsules en la *Costum* y en el *Llibre del Consolat de Mar*.

La citada Partida III, Ley LXXVII, reza así:

«En qué manera debe seer fecha la carta de afretamiento (5) de la nave.

»Afretan los marineros sus navíos, et la carta de afretamiento debe seer fecha en esta manera: Sepan quantos esta carta vieren cómo don Jordán, maestro de la nave que ha nombre *Buenaventura*, afretó esa mesma nave a Alemán el mercadero para levar a él con todas sus cosas et con tantos quintales de cera o con tantos faxes de cueros (6) de Sevilla fasta la Rochela: et prometió et otorgó el maestro sobredicho al mercadero de levar esta nave bien guisada de velas, et de antenas, et de mastes, et de sortijas, et de áncoras et de restas, et con dos naucheros et quarenta marineros, et con diez sobresalientes armados et guisados con sus ballestas, et con quatro servientes et un batel, et de todos los otros gobiernos et guarnimientos que pertenescen et son meester a nave que va en tal viage. Otrosí prometió el maestro al mercadero de entrar con su nave en el puerto de Lixbona, o en el de Rivadeo, o en el de la Coruña o en el de Santander, por levar ende tales mercaderes que son sus compañeros, o tales mercaduras que tiene hi el mercadero allegadas:

(5) «afletamiento, afletan» (Escorial 3).

(6) «ó con tantos faxes de cueros» (Toledo 1.2 B.R.2).

otrosí prometió el maestro al mercadero de entrar et de salir del puerto con la nave a su voluntad et a su demanda, et de guiar et de guardar al mercadero et a sus cosas bien y lealmente en todo este viage. Et este otorgamiento et este afretamiento fizo el maestro al mercadero por doscientos marcos de plata, los quales marcos le prometió el mercadero de dar et de pagar a ocho días que la nave fuere llegada al puerto de la Rochela. Otrosí prometió el mercadero et otorgó poderío al mercadero que en toda tierra o logar lo fallase quéel pueda mover pleyto en juicio en razón destas cosas que sobredichas son, et que non se pueda excusar de facerle derecho ante qualquier judgador ante quien lo emplazase: et renunció et quitóse de toda ley et de todo fuero & c. ut supra. Et otrosí obligó el mercadero al maestro a sí mesmo, et a sus herederos et a todas sus mercadorías, et renunció & c. Et porque los mercadores et los maestros ponen entre sí desvariadas posturas et pleytos, debe el escribano seer anviso para entenderlas et escrebirlas en la carta en la manera que ellos las posieren entre sí».

Es un hecho incontrovertible que las relaciones comerciales por tierra y mar entre hispano-cristianos e hispano-musulmanes fueron corrientes desde el siglo x. Constituidos el Reino de Aragón y el Principado de Cataluña, las citadas relaciones van a continuar y a afianzarse con las conquistas de Mallorca y Tortosa, por los condes Raimundo III y Raimundo IV, a mediados del siglo xii. Acaban éstos con la piratería sarracena entre el Ebro y el Ródano. Raimundo IV, asimismo, conquistaría Almería, Tortosa, Lérida y Fraga. Benjamín de Tudela, que visitó Barcelona en el año 1150, hace constar que «es una población marítima de reducido perímetro, limpia y bonita, muy frecuentada por mercaderes de todos los países: griegos, pisanos, genoveses, sicilianos, egipcios, asirios y asiáticos» (7).

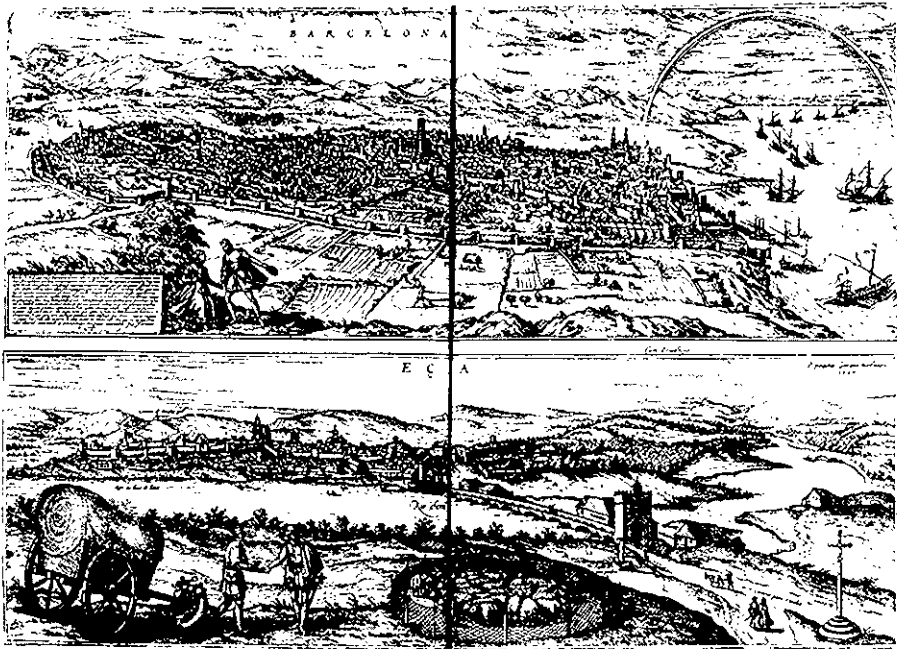
El Condado de Barcelona compiló las leyes y costumbres marítimas del Mediterráneo. Desde el siglo ix, en la costa recobrada a los musulmanes, el Condado empieza a tener marina propia. A mediados del siglo xi, el conde de Barcelona Raimundo Berenguer II, en el *Usage omnes quippe naves*, establece el derecho de protección y salvoconducto para todas las naves que entraban y salían de aquella ciudad.

La expedición sobre Mallorca, junto con los pisanos, en 1114, y las conquistas, en unión de los genoveses, de Almería en 1147 y de Tortosa en 1148 serán decisivas para la libertad de navegación en todo el litoral mediterráneo.

Desde el siglo xiii es un hecho normal el tráfico mercantil marítimo entre toda la costa catalana y Egipto, Ceuta, Arcila, etc. Por cédula del rey Jaime I de 1227 se dispuso que el comercio con aquellos países «se hiciera por medio de buques barceloneses con preferencia a los extranjeros» (8).

(7) PIÑOL ANDRÉU, Ramón: *Els Consolats de Mar de la Ciutat de Barcelona*. Barcelona, 1449, p. 13.

(8) CAMPANY Y DE MONTPALAU, Antonio de: *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Madrid, 1779.



Vistas de Barcelona y Écija recogidas en el *Civitates Orbis Terrarum*, de Georg Braun (1572-1618).

En el Libro del Consulado del Mar de Barcelona se hallan compiladas —según estudió Campmany— las normas contenidas en las sentencias de los cónsules de mar de Valencia, así como las buenas costumbres y usos de la mar, las costumbres de las naves armadas y de corso y las Ordenaciones de Pedro el Ceremonioso, de 22 de noviembre de 1340.

En las «buenas costumbres y usos de la mar» se halla, precisamente, el trasfondo común a los derechos marítimos de las Españas cristiana y musulma: el antiguo *Nomos Rodion Nauticos*, costumbres marítimas vigentes en todo el Mediterráneo desde el siglo VIII. Ésta es, cabalmente, la parte más antigua de los distintos elementos que entran en el *Llibre del Consolat de Mar*, tanto en su versión valenciana como en las ediciones catalanas.

En el siglo XIII, durante el reinado de Jaime I, tan receptivo y respetuoso para con la cultura islámica, se lleva a cabo la recopilación de usos y prácticas del Mediterráneo (9). Con la conciliación de opiniones opuestas y la aclaración y corrección de las normas recogidas, esta labor de compilación normativa se completa con los *Capítols del rey en Pere*, de 1340.

De cualquier forma, los *Costums de la Mar*, origen del Consulado del Mar, es obra de mercaderes y prohombres de mar que conocían el Derecho maríti-

(9) FONT RÍUS, José María: *Estudio preliminar al Libro del Consulado del Mar*. Barcelona, 1965.

mo de Al-Andalus, a través de su propia relación comercial con las tierras de la Península todavía en poder musulmán y con los países del norte de África y de Oriente.

En los *Furs nous*, promulgados en Valencia por Jaime I, aparece por ejemplo (libro IX, rúb. XVII, *fur* VII) la «git» (echazón), que el *Diccionario valenciano* describe como la «acción de llançar a la mar una part de la carrega d'un vaixell per tal de salvarlo», evocación de la norma rodia de las pérdidas compartidas por arrojar mercancías a la mar en una nave a punto de zozobrar para salvar ésta (10).

Navegación

La afirmación de que los árabes no fueron grandes navegantes constituye uno de los tópicos más repetidos por la historiografía occidental. Históricamente, los árabes de la península arábiga estuvieron relacionados desde tiempo inmemorial con Egipto, las costas del Mediterráneo oriental, Persia, el litoral occidental del subcontinente indio y las costas del África oriental. Las poblaciones de estos países, después islamizadas, tenían una cierta tradición naval y mantenían un activo comercio con todo el Mediterráneo oriental desde el siglo VI antes de nuestra era.

Los navegantes árabes conocieron en todo momento el difícil arte de navegar por los mares más remotos. El regreso desde la India de los ejércitos macedonios, venciendo los peligros y fatigas de los vientos monzónicos y costando todo el litoral, demuestra la pericia de los navegantes yemeníes y persas que auxiliaban a la expedición.

La referencia a las relaciones marítimas y pericia marinera de los navegantes de la península arábiga no se compadece, pues, con la supuesta carencia de una tradición marinera entre los habitantes de dicha región. Que prefiriesen las rutas terrestres es cuestión diferente.

Afirma el doctor Anwār 'Abd Al-'Alīm, en su obra titulada *Al-Milāḥa wa 'ulūm al-bihār 'inda al-'arab* (*La navegación y las ciencias náuticas entre los árabes*), que «tanto la filología como la antigua lírica arrojan luz sobre la navegación árabe con anterioridad al Islam». Los árabes utilizan el término de «mar» (*al-baḥr*) para referirse, indistintamente, a un golfo, a un océano o incluso a un río caudaloso.

La historia de la marina mercante durante toda la Edad Media es la historia de la marina de guerra: los barcos, tanto en el orbe islámico como en el cristiano, se construyen con fines bélicos o de expansión política; y los navíos dedicados al comercio, subsidiariamente, se benefician del progreso alcanzado por aquéllos.

La marina árabe comienza a cobrar entidad a partir de mediados del siglo VII de nuestra era, siglo I de la Hégira. El promotor de la misma será el gobernador omeya de Mesopotamia Mu'āwiya B. Abī Sufiān, quien considerando que el poderío naval bizantino podía ser un obstáculo para la expansión política y

(10) *Diccionari valencià*. Valencia, 1995, p. 991.

militar del Islam, acucia a ‘Uṭmān Ibn ‘Affān, tercero de los califas ortodoxos, para que cree una flota militar árabe. Siglos más tarde, esta marina árabe —en sus dos facetas, naval y mercantil— será un factor decisivo para la expansión islámica.

De acuerdo con la táctica militar de la época, la fuerza naval conquistadora siempre vendrá apoyada por el avance por tierra de una fuerza de infantería consolidadora. Se trata de unos principios de ciencia militar que veremos también reflejados en diversos textos cristianos.

Siguiendo los postulados militares reseñados, las fuerzas navales, tanto hacia oriente como hacia occidente, irán acompañadas de la creación de bases en tierra por parte de poderosos contingentes militares. Hacia finales del siglo I de la Hégira, el ejército islámico que avanza por el norte de África hacia Sicilia y hacia la península ibérica creará importantes bases en Ifriqiya (en el actual Túnez) como plataforma para la conquista de aquellos territorios. La marina mercante completa con su actividad esta paciente labor.

En el siglo X de la era cristiana se reparten la cuenca mediterránea tres grandes civilizaciones o «mundos», a saber: el Occidente cristiano, heredero del mundo romano; Bizancio, de tradición griega, y el mundo árabo-islámico (11). En el orbe cristiano, el ciclo helénico-bizantino inicial evoluciona hacia el ciclo occidental con el auge y la rivalidad de las ciudades-república italianas y las empresas de los marinos del naciente condado catalán. Este ciclo occidental se hará atlántico en el siglo XV con el descubrimiento de América, dado el desplazamiento parcial del tráfico marítimo y la pugna naval entre países europeos que ello iba a suponer.

Son abundantes los testimonios escritos de la España cristiana para conocer la evolución y desarrollo de nuestra marina de guerra y de la mercante. Tales datos son escasísimos en lo que atañe a la historia marítima de Al-Andalus. En la obra de Ibn Ḥayyān *Al-Muqtabas* hallamos referencias indirectas al poderío naval de Al-Andalus en la época del califato. La flota andalusí, tal como consta en el manuscrito 1165 de la Biblioteca de El Escorial, llegó a realizar incursiones en Sicilia y en otros territorios islámicos y cristianos.

Desde los primeros años del siglo IX, los árabes disponen de la traducción de la *Geografía* de Ptolomeo. Pronto los datos aportados por éste fueron superados por los geógrafos y astrónomos árabes. La ciencia de los *muwaqqitūn* —o determinadores de la longitud y latitud necesarias para llegar a un conocimiento exacto de los tiempos en que todo buen musulmán debía cumplir las cinco oraciones rituales diarias— ayudó al perfeccionamiento de las ciencias náuticas.

Uno de los primeros geógrafos árabes fue Jordadbeh, que vivió hacia el año 850 de nuestra era. Funcionario palaciego, tuvo acceso a valiosos documentos estadísticos. Su obra *Al-Masālik wa Al-mamālik (Rutas y reinos)* incluye una breve reseña de sus conocimientos científicos y una valiosa descripción de las rutas comerciales del orbe islámico de su época.

(11) LIJOLA DELGADO, Jorge: *El poder naval de Al-Andalus en la época del califato omeya*. Granada, 1993.

Otros geógrafos de los siglos primeros del Islam son: Al-Ya'qūbi, que vivió hacia el año 900 de la era cristiana y es considerado el primero de los geógrafos árabes; Ibn Ḥawqal, que llegó hasta el valle del Indo, donde conoció a otro geógrafo ilustre, Al-'Istājri, autor del tratado titulado *Climas*, ilustrado con mapas; Al-Mas'awdi, quien recorrió todo el mundo islámico de su época y que visitaría China y, a su regreso, Madagascar. Su obra *Los campos de oro* contiene importante información geográfica y científica.

Al-'Idrīsī es quizá el mayor y más interesante de los geógrafos árabes. Educado en Córdoba, recorrió Europa frecuentando las sociedades cristianas de su tiempo y visitando Francia, Inglaterra y Asia Menor. En Al-Andalus, a partir de la segunda mitad del siglo XI, aparecieron tratados de geografía y cartografía muy importantes. Citaremos a este propósito a Aḥmad Al-Rāzī, a 'Umar Al-'Udrī y a su discípulo Al-Bakrī. En la obra de Al-'Idrīsī, así como en la de otros geógrafos y viajeros de esta época, existen abundantes noticias sobre el comercio en el Mediterráneo.

No puede dejar de mencionarse en esta breve reseña el nombre de Yaqūt. Nacido hacia el año 1196 de la era cristiana, fue autor de dos diccionarios, uno geográfico y otro biográfico, así como de otras brillantes obras científicas que le dan justa fama en la historiografía científica.

Islamizadas las costas orientales y septentrionales del Mediterráneo, los árabes —tras varios años de preparación y con la ayuda de las poblaciones marineras de los territorios conquistados— iniciaron la conquista militar y comercial del Mediterráneo oriental, donde imperaba una cultura naval helénico-bizantina.

La expansión hacia el Mediterráneo occidental, siempre prudente y lenta, se desarrolla hacia el último tercio del siglo VII. La conquista del asentamiento naval bizantino de Cartago, en Ifriqiya (año 695), será decisiva para la posterior invasión de Sicilia y de España, momentos culminantes del poderío naval islámico en el Mediterráneo.

A partir del siglo IX, los ataques vikingos obligarán a los califas omeyas de Al-Andalus a armar una poderosa fuerza naval defensiva que, posteriormente, contribuiría a robustecer el poderío militar y político —además del comercial— del califato andalusí.

Los marinos andalusíes llegarán a conocer las dimensiones del Mediterráneo con un error mínimo de cálculo. Disponían desde hacía más de un siglo de la aguja imantada en su habitáculo o *Ḥuqqa*, que les permitía orientarse, con el auxilio de otras referencias náuticas, tanto de día como de noche. La altura de la Estrella Polar les suministraba la latitud durante la noche. De día, observando con los astrolabios la altura del sol a mediodía y consultando los valores de una tabla de declinación solar, conseguían determinar la latitud en que se hallaba el navío (12). En esta época, por tanto, el navegante dispone de astrolabios simplificados, cuadrantes náuticos y otros instrumentos bastante precisos que le permiten afrontar con cierta seguridad sus periplos marinos.

(12) SAMSÓ MOYA, Julio: «La ciencia andalusí y el Mediterráneo», en *Al-Andalus y el Mediterráneo*. Granada, 1995, p. 21.

La arqueología marina y las referencias gráficas e iconográficas que han llegado hasta nosotros revelan cierta identidad entre la tipología y los modelos de los barcos árabes y los de los cristianos en todo el Mediterráneo. En efecto, hay que tener en cuenta el desarrollo y evolución de las culturas náuticas a que nos hemos referido en la primera parte del trabajo: cultura helénico-bizantina, cultura del Mediterráneo occidental (predominantemente cristiana) y, posteriormente, cultura atlántica. Las identificaciones de tipos de barcos a que nos vamos a referir tienen estas bases. No obstante, las construcciones navales árabes ofrecen una cierta especificidad a la que nos vamos a referir seguidamente.

Los árabes distinguen en su historia naval los siguientes tipos de embarcación:

- Los llamados *sufun jaliyya*, barcasas de madera o cuero muy ligeras y de gran capacidad, susceptibles de ser remolcadas desde tierra por el camino de sirga.
- Los llamados *sufun al-'udūliyya*, nombre derivado posiblemente de su constructor, Al-'Udūli, o de la aldea de Al-'Udūliyya, en Bahrein. Otra hipótesis es que el nombre proceda de un antiguo puerto africano denominado Adulis, al sudoeste del mar Rojo. Se trataba de embarcaciones de mayor volumen, capaces de realizar largas travesías.
- Las *sufun al-būṣiyya* están emparentadas con las embarcaciones ligeras que en la España cristiana fueron conocidas como «burcias» o «burcios», bajas de popa y proa y que aparejaban vela latina.
- Las embarcaciones árabes llamadas *al-gurāb* son los *corva* o cuervos de los cristianos, barcos cuyo tamaño y tripulación eran variables y que corrientemente iban pintadas de negro con la sustancia llamada pez. De aquí su semejanza con el córvido a que alude su denominación, que todavía en nuestros días evoca el término de «corbeta».
- El *chelanium* era un modelo de embarcación copiado a los cristianos; iba pertrechado con un techo o cubierta superior sobre el que luchaban los combatientes.
- Otro tipo conocido por los árabes fue la *yūlāsa*, navío equiparable originalmente a la galeaza veneciana, pero que evoluciona en distinta dirección a lo largo de los siglos siguientes.
- Otro modelo de embarcación conocida por los árabes fue el *galiyūn*, copiado posiblemente de las flotas cristianas.
- Un original tipo de navío árabe fue la *al-ḥarrāqa*, denominación de la que derivará, quizá a través del italiano, nuestro término «carraca». Era un barco de cierto volumen sobre el que iba instalada una amplia plataforma en la que se fijaban unos artificios o bombardas para lanzar materiales inflamables contra las ciudades y defensas enemigas; de aquí el verbo árabe de que deriva: *ḥarrāqa*, «incendiar». Éste fue copiado por las flotas cristianas.

Los árabes dividían sus navíos en dos categorías: *a*) embarcaciones de guerra, destinadas a facilitar el ataque a un territorio enemigo o a transportar las máquinas bélicas, y *b*) embarcaciones destinadas a la carga y transporte de mercancías. La evolución y desarrollo de las últimas tendrá su origen en las primeras.

En un principio, los tipos de navíos árabes de guerra fueron los siguientes:

- El *mistaḥ* (plural *mistaḥāt*), grandes embarcaciones de cubierta plana utilizadas para transportar el material o artificios bélicos de la flota. En Al-Andalus recibieron el nombre de *ḥammāla* (plural *ḥammālat*), «cargueros» (13).
- El *baṣa* —o *baṣa*, pues de ambas formas se escribía y pronunciaba—, un navío de gran envergadura y volumen, con diversos castilletes superpuestos, que se utilizaba para el transporte de soldados y material. Existen referencias históricas de que el número de combatientes que transportaban estos barcos era de setecientos. Este tipo de transporte naval fue utilizado también por los cristianos.
- El *gitānī*, modelo de embarcación grande utilizada para el transporte de monturas y jinetes.
- El *ʿaṣṣī*, embarcación igualmente de gran desplazamiento y utilizada para los mismos fines que el *gitānī*.

Los árabes, como ocurría en la industria naval cristiana, recurrieron a la sinécdoque de designar con el término de *jaṣab*, «madera», a determinados tipos de barco. Los cristianos, en efecto, utilizaban los términos de «lenys», «lignum» (Cervantes, nov. 2), «lembus», «leños de banda», etc. para designar diversos tipos de navíos de tamaño mediano o grande, como era el caso de la galera.

En la España cristiana, desde el siglo x en adelante, se utilizan una serie de tipos de embarcación —de guerra o de carga y transporte— que coinciden en gran parte con los tipos de embarcaciones utilizadas por los musulmanes en Oriente y Occidente. La identidad, sin embargo, no es completa. Entre las embarcaciones cristianas podemos citar las siguientes:

- El cárabo, que vino a utilizarse tanto para designar las chalupas al servicio de una nave grande —y que tenían la forma de pequeñas embarcaciones revestidas de cuero— como, con posterioridad, para designar una nave de mayor volumen. Una crónica de las Cruzadas del año 1177 las cita ya. Textos de los siglos xiv y xv hablan de «cáravos» como «naves que transportaban treinta moros y hasta sesenta caballos». De todas formas, en el árabe hispánico (siglos xi y xiii), así como en el magrebí e incluso modernamente en Oriente Medio, la palabra *qārib* sigue designando un bote o una embarcación pequeña (14).

(13) ʿABD AL-ʿALIM, *Anwār: Al-milāḥa wa ʿulūm al-biḥār inda al-ʿarab* (La navegación y las ciencias náuticas entre los árabes), Kuwait, s/d.

(14) COROMINAS, J., y PASCUAL, J. A.: *Diccionario crítico-etimológico castellano e hispánico*. Madrid, 1980, p. 842.

- La carraca, de la que hicimos mención con anterioridad, era una nave muy grande, utilizada en todo el Mediterráneo, y acerca de cuyo nombre nosotros hemos aventurado la hipótesis de que derive, a través del italiano, del navío de similares características llamado *harrāqa* por los árabes. En el campo cristiano era, igualmente, una embarcación con plataforma en la que se transportaban las catapultas y pertrechos utilizados para lanzar materiales inflamables contra ciudades, defensas u otras naves enemigas. El término pudo haber sido tomado de oído por los navegantes italianos. De cualquier forma, entre la hipótesis de Dozy y la de Kindermann nos inclinamos por que la palabra sea de raíz semítica.
- La galea, la galeota y la galera eran embarcaciones similares de remo y vela, con 16 ó 20 remeros o bancos por banda y dos mástiles. Llevaban pequeños cañones o bombardas.
- La galeaza, o *ḡalāsa* de los árabes, era la nave mayor entre las que utilizaban remos y velas. Solía llevar 20 cañones y muchos fusileros en el castillo de popa. Tenía tres mástiles: el artimón, el maestro y el trinquete.
- El galeón (el *galiyūn* de los árabes) era un bajel grande de alto bordo movido por vela. Existían dos tipos, uno para la guerra naval y otro para carga.
- Existió, finalmente, en la España cristiana un tipo de embarcación llamado pinaza. Pequeña, estrecha y ligera, navegaba con remo y vela y se usaba en pequeñas travesías de cabotaje para transportar mercancías o personas. No existen testimonios escritos o arqueológicos de que este modelo de embarcación fuera utilizado por los árabes.

Cataluña, según expusimos en el apartado correspondiente, creó una flota naval y comercial que en breves años rivalizó con las de las ciudades-república italianas. En el año 1243 se instalaron arsenales y atarazanas en Barcelona, y en 1281 existían también atarazanas en Tortosa y Valencia, donde consta documentalmente que trabajaban alarifes y marinos andalusíes.

Como ha quedado dicho, los navíos de mayor volumen se crean en el litoral cantábrico, para afrontar la navegación atlántica. De allí estas innovaciones pasarán al Mediterráneo europeo y, presumiblemente, a la ribera sur del Mediterráneo, es decir, a la marina de los países norteafricanos y de Oriente Medio.

Elementos de los barcos cristianos son: *a)* el castillo y el alcázar, al principio rudimentarios, pero que evolucionan y se perfeccionan en los siglos posteriores; *b)* el timón, avance técnico fundamental, y *c)* el casco, que se irá alargando y estilizando paulatinamente en busca de una mayor navegabilidad.

A fines del siglo XVI, el portugués Lopes Mendonça hace la siguiente observación (15): «Uma mesma especie de nauios ou barcos tem hum nome

(15) LOPES MENDONÇA: *Livro da fábrica das naus*. Anales de la Real Academia de Ciencias, Lisboa. 1898.

na Espanha, outro em França, e outro na Italia. Na Espanha chamão naos as que na Italia chamão carracas, e na Alemanha urcas».

El mismo Lopes Mendonça, en otro escrito anterior (16), clasifica las distintas naves del siglo xv en dos grandes grupos: a) navíos redondos o de vela, y b) navíos alargados o de remos.

«El mar —afirma Ferdinand Braudel— es algo más que un depósito nutritivo; es ante todo una superficie de transporte, una superficie útil, si no perfecta. El navío, la ruta marina, el puerto prontamente equipado, la villa comercial son herramientas al servicio de las ciudades, de los Estados, de las economías mediterráneas...» (17)

La navegación de cabotaje fue durante mucho tiempo la actividad de transporte marino predominante, realizada generalmente durante el día. Los primeros en superar esta primera estapa serán los marinos fenicios y cretenses, al alcanzar las costas de Iberia y de Egipto, respectivamente. Pasarán sin embargo muchos siglos hasta que pueda hablarse de un auténtica navegación en alta mar. Los marinos venecianos, pisanos, genoveses y catalanes, desde el siglo xi, serán los adelantados de esta nueva época de la navegación marítima.

La brújula, desde el siglo xii, y nuevos instrumentos náuticos, como los astrolabios simplificados, los cuadrantes y otros, permitirán la navegación de altura.

El timón griego o romano, de dos remos laterales, dio paso al timón de codaste, una innovación que desde el Atlántico pasará al Mediterráneo y permitirá la maniobra desde el interior del barco. En un principio, sin embargo, este timón será muy rudimentario y de difícil utilización. En algunos navíos de la época se precisaban hasta 10 ó 12 hombres para facilitar su manejo.

Otra innovación importante es la tablazón superpuesta, con la que los navíos lograrán una mayor estanquidad y estabilidad. Hasta la tablazón superpuesta, desde la época griega y romana, las tablas iban instalándose una al lado de la otra, hasta cubrir el esqueleto o estructura de la embarcación.

Las velas más empleadas en la primera época de la navegación mediterránea son la cangreja y la triangular, esta última siempre superpuesta a aquélla. La innovación de la vela triangular única, la vela latina, pese a su denominación parece venir de Oriente y tener un origen indio o chino, como en el caso de la brújula.

El porte de estos barcos se irá incrementando con el paso de los siglos: desde las 50 ó 100 toneladas de desplazamiento, se alcanzarán las 150 ó 300 de las grandes plataformas árabes, las *ḥarrāqāt*, o de sus modelos gemelos cristianos, las carracas.

Las referencias al ciclo o cultura helénico-bizantino, al ciclo mediterráneo-occidental y al ciclo o cultura atlántica y cántabra que formulamos anteriormente son válidas asimismo en lo que atañe a la construcción naval en la España cristiana. En ésta se pasa desde el *dromon* o la liburna romana hasta,

(16) LOPES MENDONÇA: *Estúdios sobre navios portugueses nos séculos xv y xvi*.

(17) BRAUDEL, Ferdinand: *El Mediterráneo*. Madrid, 1987, p. 44.

ya en el siglo IX, la galea o galera, llamada así por ser galeada o armada de pico, el saliente de proa zoomórfico que ostentaban las naves árabes y que las Partidas alfonsíes designarán como «espada».

Los distintos modelos o tipos de embarcación de la España cristiana son obra de una evolución de siglos. A pesar de sus escasas diferencias, de acuerdo con la robustez de la construcción, el armamento y las dimensiones, las naves se clasificarán en «sutiles, bastardas y gruesas» y se designarán por el número de remos (bancos) por banda y su orden o número de remeros (o remos) por banco.

La utilización de la artillería en las galeras y galeazas pasó de la España cristiana al resto de Europa. En efecto, fue en Al-Andalus donde primero se utilizó la artillería naval. En la Crónica de Alfonso VI, conquistador de Toledo en el siglo XI, escrita por el obispo de León don Pedro, se cita que, en una batalla entre el rey de Túnez y el hispano-árabe de Sevilla, «los navíos del de Túnez traían tiros de hierro o bombardas con que tiraban truenos de fuego».

El año 1359, en el ataque de la Armada castellana contra Barcelona, según consta en la Crónica de Pedro IV se utilizan por ambas partes piezas de artillería o bombardas de metal —«bombarda de coure», afirma el hijo de Pedro IV de Aragón, llamado Don Juan, en una carta de 1391 (Archivo de la Corona de Aragón. Registro 1961, folio 17).

En el Título XXIV de las Partidas alfonsíes (18) encontramos una importante fuente para conocer los nombres, la táctica y la jurisdicción naval de la España cristiana. El Rey Sabio atesoraba una notable cultura islámica, pero carecemos de fuentes documentales para aquilatar la influencia hispano-árabe en su obra, especialmente en lo que toca a la cultura naval de la época.

La táctica naval combinada que, según hemos visto, siguen los árabes en su conquista de España y Sicilia aparece en la obra de Alfonso X el Sabio: «naues armadas con poder de gente» y un «gran ejército que faze camino por la tierra». Se prescriben dos tipos de táctica de guerra naval: la «armada de algunas galeas», o de leños corrientes, y aquella otra en que las naves salen a la mar «armadas en corso».

En las Partidas se dan consejos y orientaciones respecto a las cualidades que debe reunir el personal destinado a la fuerza naval: «Que estén bien preparados, sepan lo que quieren hacer y sean prestos en la ejecución (...) Ca bien assí como la Mar non es vaborosa en sus fecchos (...), assí los que andan en ella deuen ser acuciosos, e apresurados». Se exige, por lo demás, competencia: «Que cada uno sepa lo que ha de fazer, quando vinieren al fecho».

La Ley II del Título XXIV nos facilita una detallada clasificación de funciones y personas. «Omnes de muchas maneras son menester en las Naues»: almirante; cómitres; noacheros o expertos en los vientos y puertos, «para guiar los navíos»; marineros, «que son omnes que los han de servir, o de obedescer»; sobresalientes, «que es su oficio señaladamente de lidiar», es decir, combatir al enemigo...

(18) PINEL, Esteban, y AGUILERA Y VELASCO, Alberto: *Colección de códigos y leyes de España*, t. II. Madrid, 1865.

Los preceptos del Título últimamente citado contienen, por otra parte, una detallada clasificación de modelos y tipos de barco, muchos de los cuales coinciden con los referidos al hablar de la flota árabe: «Ca los mayores, que van a viento, llaman Naues, e destas ay de dos masteles, e de uno, e otras menores, que son desta manera, e dizentes nomes por que sean conocidas assí como Carraca, Nao, Galea, Fusta, Balener, Leño, Pinaça, Carauela, e otros Barcos».

Ya nos hemos ocupado del término «carraca», que según Dozy deriva del griego *kérkouros*, al que Kindermann le asigna un origen semítico y que nosotros aventuramos aquí que acaso proceda de la plataforma árabe llamada *ḥarrāqa*. «Nave», del latín *navis*, dio en castellano «nao», tomada hacia 1260 del catalán *naue*. Las fustas, a las que aluden las Partidas, eran buques de carga que podían desplazar hasta 300 toneladas.

Dan las Partidas, asimismo, prudentes consejos respecto a las reglas que se debían observar en la construcción de los navíos: *a)* que la madera empleada en su fábrica estuviese en sazón y careciese de defecto; *b)* que fueran de buena construcción, fuertes y ligeros, y *c)* que fuesen debidamente aparejados con «árboles y antenas, velas, tymones, espadas, áncoras y cuerdas de diversas formas».

Louis Brunot sostiene que cerca de 217 (es decir, de un tercio) de las voces relativas a la pesca, la construcción naval, las maniobras y los aparejos son de origen español (19). Estos importantes aportes proceden de los moriscos, tras su exilio o expulsión de Al-Andalus, y de las relaciones comerciales con catalanes o castellanos a partir de los siglos XI, XII y XIII. Nombres como *askif*, «esquife»; *berkāsa*, «barcaza»; *bataforma*, «plataforma»; *budiga*, «bodega»; *sentina*, «sentina»; *kobīrta*, «cubierta»; *l-antena*, «antena», etc. dan testimonio de unas relaciones marítimas mantenidas a través de los siglos entre ambas riberas del Mediterráneo (20).

Navegación y cartografía

Cualquier referencia a la navegación en el Mediterráneo sería incompleta sin aludir, siquiera someramente, a la evolución de la cartografía y a la aparición de las cartas náuticas. Es un hecho comprobado por la historiografía que los árabes, en su navegación hacia oriente durante los siglos X y XI, utilizaban ya cartas náuticas y portulanos, los cuales no empezarán a ser manejados en Europa hasta el siglo XIII. El manuscrito número 1636-II de El Escorial contiene ya un mapamundi anterior al año 1198.

El trazado de mapas ya era conocido en la antigüedad. Los egipcios trazaron magistrales mapas catastrales. No han llegado hasta nosotros mapas

(19) BRUNOT, LOUIS: *La mer dans les traditions et les industries de Rabat et Salé*. París, Leroux, 1924. Del mismo autor véase también *Notes lexicologiques sur le vocabulaire maritime de Rabat et Salé*. París, Leroux, 1920.

(20) LOUIS, A.: *Apports espagnols dans le vocabulaire maritime*.

geográficos egipcios, pero sí excelentes mapas y referencias gráficas de zonas terrestres. Recuérdese a este propósito el mapa de las minas de oro nubias, de 1300 a. de C., que se conserva en Turín.

Los griegos nos legaron, igualmente, mapas de zonas terrestres y marítimas, amplios pero carentes referencias geográficas. Heródoto, sin embargo, nos transmite un tratado o guía para confeccionar mapas. En la antigua Roma ya existieron auténticos mapas que, por su carácter esquemático, parecen ser de inspiración helena. Estos mapas tenían una neta vocación didáctica: servían para ilustrar libros, como se comprueba en las *Historias* de Salustiano o en las *Sátiras* de Juvenal. El emperador Augusto ordenó a Marcus Vipsanius el levantamiento de un mapa del Imperio donde ya aparece representado el Mediterráneo.

Leo Bagrow (21) distingue tres épocas en la historia de la cartografía: 1.^a, la época más antigua, influida por Ptolomeo; 2.^a, la época intermedia, la propiamente islámica, y 3.^a, la época normando-árabiga.

En lo que se refiere a España —contrariamente al criterio de Leo Bagrow, que estimaba negativa la influencia de la Iglesia para el progreso de este tipo de conocimientos geográficos—, la institución eclesiástica se preocupó por las ciencias geográficas y cartográficas. San Isidoro trata de transmitir una vaga imagen del Mediterráneo, el «Mare Magnum», que considera un brazo del océano universal. La *Semeiança del mundo* es la primera geografía universal escrita en castellano (hacia 1223), y está basada precisamente en las *Etimologías* de san Isidoro. El mapamundi del Beato de Liébana (Santander) y el del mozárabe Maio, que recoge el manuscrito de La Escalada, ya contienen datos tomados de la primitiva cartografía árabe.

Las representaciones cartográficas del mundo en la época islámica son numerosas, desde la representación primera en forma de pájaro, inspirada en fuentes persas, hasta las proyecciones de Istājri, Ibn Ḥawqal y Al-Maqḍīsī. Al-Bakrī (m. 1094) nos da ya una imagen plana de las dos riberas del Mediterráneo, la africana y la europea. Este cartógrafo sigue el tratado de Muḥammad B. Yūsuf al-Warrāq *Kitab al-masālik wa-l-mamālik* (*Tratado de rutas y reinos*), cuyos datos «permiten colegir el uso de la brújula en la navegación del mar de Alborán, y aún más al este, ya en siglo x» (22).

La primera cartografía islámica, de los siglos ix, x y xi, está muy influida por la ciencia ptolemaica de los siete climas, o por los nueve climas del mapa del califa Ma'mūn, la llamada *Šūra al-ma'mūniyya*. Al-'Idrissī, en el siglo xiii, inicia la cartografía científica al superponer a los llamados climas una red de once meridianos subdivididos a su vez en diez secciones. Será Ibn Sa'īd al-Magribī (m. 1248) quien, al añadir las coordenadas, la longitud y la latitud, preparará la aparición de la carta cuadrada plana (23).

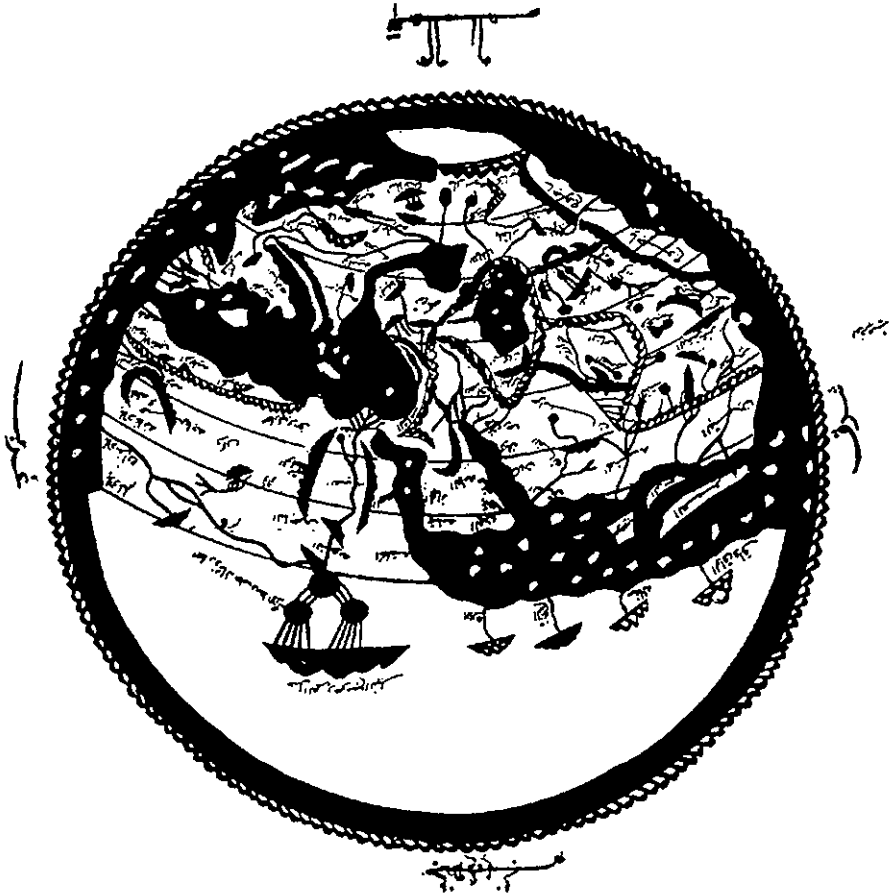
Los conocimientos geográficos y cartográficos de Ptolomeo fueron la guía y orientación para la primera expansión militar y política de los árabes. Los

(21) BAGROW, LEO: *History of Cartography* (revisada y ampliada por R. A. Skelton). Berlín, 1951; Londres, 1964; Chicago, 1985.

(22) VERNET GINÉS, Juan: *Cartografía e imagen de la España medieval*. Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Madrid, 1988. p. 17.

(23) *Ibidem*.

nombres de Jordādbah (825-912), Al-Mas'ūdi(947), Ma'mūn, Kawīnī van asociados a esta primera fase, de raíz ptolemaica, de la cartografía árabe. Ibn Ḥawqal, Istājīrī e Ibrāhim B. Yaqūt pertenecen a la segunda, más evolucionada y científica y en la que los conocimientos científicos nuevos prevalecen sobre los juicios apriorísticos y de valor de las ciencias ptolemaicas.

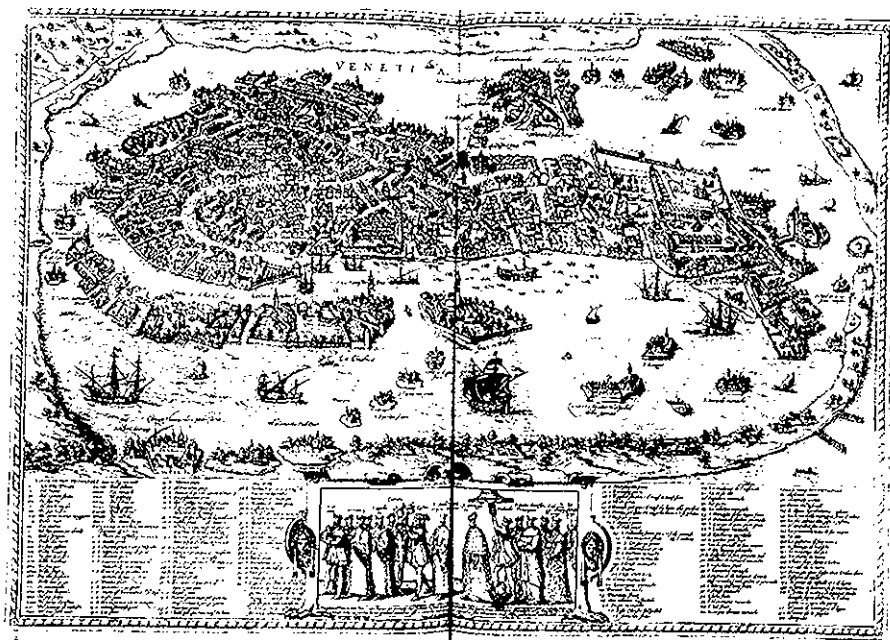


Mapamundi de Al-'Idrīsī, del año 1154, en el que ya figuran los paralelos. (Oxford, Bodleian Library, Uri MS. 887.)

Al-'Idrīsī, nacido en Ceuta en el año 1100, que cursó estudios en Córdoba y adquirió conocimientos prácticos y teóricos en el mundo oriental y occidental de su época, representa la fase normando-islámica de la cartografía árabe. El ceutí, en el reino normando-arábigo de la Italia meridional, y particularmente durante el reinado de Roger II, va a desarrollar una fructífera labor científica en los campos de la navegación y la geografía. Escribirá un excelente tratado en latín y árabe con interesantes referencias a la longitud y a la lati-

tud de diferentes ciudades, a las distancias entre éstas, a la distribución climática de diversas zonas, etc. Fruto de este trabajo será un mapa en el que invirtió quince años y cuyas probables medidas debieron de ser de 3,5 x 1,5 metros.

Los árabes, como dijimos anteriormente, utilizaban las cartas náuticas y los portulanos ya en los siglos x y xi. La utilización de la brújula en la España cristiana a partir del siglo xiii va a permitir la confección de cartas náuticas y portulanos cada vez más perfectos. «Utilizan un sistema de representación sistemático y científico mediante el que se consigue una figura altamente coherente con la realidad y que se constituyeron en instrumento altamente práctico en la orientación de las navegaciones» (24). Las posibilidades de medición que propiciaba la utilización de la brújula servirán para resolver el principal problema derivado de la no desarrollabilidad de la esfera: conservar en proyección plana los ángulos (curvas de viento, o loxodrómicas) de la superficie esférica.



Plano de Venecia recogido en el *Civitates Orbis Terrarum*, de Georg Braun (1572-1618).

Indudablemente, Mallorca, Génova y Venecia serán los principales centros cartográficos del Mediterráneo. La escuela mallorquina, en la que resuena el eco de la tradición científica árabe, será la primera y la matriz a su vez de las demás. Raimundo Lulio es el primer autor que cita una carta náutica. La carta

(24) GARCÍA CAMARENO, Ernesto: *Evolución de la cartografía mallorquina del siglo xiv al xvii*. Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Madrid, 1988.

genovesa más antigua —la de Petrus Vesconte— es de 1339; la anónima Carta Pisana, de 1300.

La necesidad de cartas náuticas se manifiesta con los viajes de altura, que duraban varios días o aun semanas. Con anterioridad, la navegación había sido costera o de isla a isla, y para realizarla los marinos se servían de datos empíricos o de información oral procedente de otros marinos.

Las primeras cartas náuticas y portulanos de la navegación occidental datan de 1300, pero su perfección y exactitud sugieren que en ellos se condensa una tradición anterior que nosotros identificamos con el segundo y tercer período de las ciencias náuticas árabes.

Comercio

Desde la época griega y romana, el tráfico marítimo mercantil en el Mediterráneo oriental fue muy activo. Cuando la expansión islámica hacia occidente suscite un tráfico más activo de Occidente a Oriente, aquel movimiento marítimo se equilibrará; pero, pese a los obstáculos a los que aludiremos en su momento, el comercio y la producción siempre serán mayores en el Mediterráneo oriental. El Imperio romano invertía en dicho tráfico comercial 100 millones de sestercios. El algodón y el azúcar llegaban a Roma desde Siria, Asia Menor o Chipre; los perfumes y las especias, desde la India.

El tráfico mercantil de Oriente a Occidente se realizaba por vía marítima desde los puertos de Trebisonda, Bizancio, Tiro, Antioquía o Alejandría, puntos a los que iban a terminar diversas rutas terrestres.

Con el paso de los siglos, pasada la época de la cultura helénico-bizantina, el Islam mantiene intermitentemente un continuado comercio con los países del norte de África y con la cristiandad. No obstante, éste es un ciclo bajo en el comercio mediterráneo, y habrá que esperar al advenimiento de lo que hemos llamado cultura naval mediterráneo-occidental para que la curva comercial se torne ascendente. Los centros de poder político, económico y financiero se desplazan hacia el Mediterráneo occidental, y serán comerciantes de Venecia, Génova, Pisa, Marsella o Barcelona quienes continúen e incrementen hacia los dos extremos del Mediterráneo y hacia el norte de África un tráfico mercantil marítimo que jamás conoció tregua. Afirma a este respecto el profesor Francesco Gabrieli (25): «Pese al duelo entre el islam y el cristianismo, las relaciones económicas y culturales se mantuvieron de un extremo al otro del Mediterráneo en cada siglo, pese a las acciones bélicas». Estas relaciones a las que alude el profesor Gabrieli están ampliamente documentadas en archivos italianos, franceses, españoles o egipcios. Hay que superar, pues, la idea de una cristiandad mutilada y rota a la que se refería Pirenne como origen de la invasión musulmana del Mediterráneo. Las relaciones fueron multirregionales, por mar y por tierra, y no siempre tuvieron un carácter bélico.

(25) GABRIELI, Francesco: *Gli arabi nel Mediterraneo*. Roma. 1970. p. 11.

En algunas épocas, ciertos episodios bélicos afectaron por breve tiempo las relaciones comerciales; pero, tras consolidarse la dominación musulmana, el tráfico mercantil en los territorios conquistados se reanudó. Con el acceso al poder de la dinastía Abasí, a mediados del siglo VIII, los propios califas y sus ministros favorecieron el comercio con Occidente. Damasco y Bagdad son elegidos como centros irradiadores y receptores de las inmensas corrientes comerciales que llegan desde Asia o desde Occidente.

Será, asimismo, la vía marítima el acceso prioritario del tráfico comercial desde Extremo Oriente y la India hasta los puntos terminales tradicionales, que habían variado poco a lo largo de los siglos. El canal de Gulsum, al norte del mar Rojo, pese a las incidencias políticas y militares llevaría las mercancías por El Cairo y el Nilo hasta los puertos mediterráneos de Alejandría y Faramiah. Otras rutas comerciales desde Asia llevarán el comercio hasta Trebisonda, Constantinopla, Antioquía y Tiro.

Como hemos dicho anteriormente, el tráfico mercantil marítimo en el Mediterráneo fue siempre más importante en la margen oriental que en la occidental. Únicamente a partir del siglo XV, con el traslado del eje cultural náutico hacia el Atlántico, esta proporción se romperá en favor de la ribera occidental.

Los árabes, con su conquista del norte de África, de España y de Sicilia, van a crear en Occidente otros centros de poder político y económico que servirán a su vez de intermediarios en la gran corriente comercial entre Oriente y Occidente: Barka, Mehdiya, Susa y Tánger vienen a unirse a los puertos andalusíes de Sevilla, Málaga, Almería, Alicante, Valencia, Tortosa o las Baleares, con lo que se tejerá una densa red de vías de comunicación marítima entre los países musulmanes y la cristiandad del norte.

Se han realizado importantes monografías sobre el comercio entre la España musulmana y los países islámicos o cristianos. A ellas remito al lector interesado en profundizar sobre este extremo (26). Nuestro interés aquí se orienta más hacia las rutas marítimas, ya que es imposible una cuantificación de los múltiples intercambios.

La navegación comercial, hasta el siglo XII aproximadamente, es de cabotaje: no se aleja del litoral, donde fondea al llegar el ocaso. Hacia el siglo XIII, con los nuevos instrumentos de navegación, las embarcaciones —que alcanzan en ocasiones las 300 toneladas de carga— se atreven a realizar la navegación de altura. Los intercambios comerciales se incrementan y diversifican.

Como hemos dicho, aproximadamente hasta el siglo X el comercio marítimo es superior en volumen y variedad en el Mediterráneo oriental. Los comerciantes son sirios, chipriotas, egipcios y griegos. Estos últimos son, sin embargo, los intermediarios por excelencia en el comercio con Oriente Medio.

(26) MARTÍNEZ MONTÁLVEZ, Pedro: *Islam y cristiandad en la economía mediterránea de la Baja Edad Media*. Moscú, 1970; ZUZAYA, Juan: «El comercio en Al-Andalus», en *Al Andalus y el Mediterráneo*. Granada, 1995; LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. Enrique: *Historia de Andalucía*. Tomo II: *Los reinos de taifas y las dinastías beréberes*. Madrid, 1980.

Los productos de Oriente —como afirma el profesor W. Heyd (27)— habían entrado a formar parte de las costumbres mediterráneas y era demasiado penoso abstenerse de ellos. Las élites europeas, enamoradas del lujo en la mesa y en el vestido, no podían privarse de la pimienta, la seda ni la púrpura. Hubo períodos de interrupción del tráfico, pero éste se reanudaba pronto; ni a los árabes, proveedores, ni a los griegos, intermediarios y consumidores, les interesaba cortar unos flujos comerciales multiseculares.

El afán monopolizador griego respecto a los tejidos, sin embargo, va a ser causa de un incremento de la producción del algodón, el lino y la seda en Al-Andalus.

Ibn Ḥawqal afirma: «En varias regiones de Al-Andalus se fabrica lino corriente para el vestido, que se exporta hacia diferentes lugares e incluso llega hasta Egipto en grandes cantidades. Los mantos confeccionados en Pechina se envían a Egipto, a La Meca, al Yemen y a otros lugares».

La planta del algodón fue llevada a los países del Mediterráneo por los árabes desde la India, Arabia y Mesopotamia. En Al-Andalus se cultivó desde el siglo X, refiriéndose al mismo el Calendario de Córdoba. En la producción del algodón destaca desde entonces Sevilla, desde donde se exportaba a los países del norte de África y a la Europa cristiana.

El desarrollo de la sericultura en Granada y en la región situada al sur de Sierra Nevada permitió la instalación de talleres domésticos y el florecimiento de una activa industria artesanal y de distribución. Cuando las aduanas griegas imponían restricciones severas a la exportación de seda y de otros tejidos nobles, desde Málaga y Almería las naves transportaban la seda a Egipto y a otros países de Oriente Medio y del norte de África.

Se dispone de un amplio depósito documental y bibliográfico relativo a los intercambios comerciales de Al-Andalus con los países islámicos y con la Europa cristiana.

Los cristianos del norte de la Península eran compradores de productos suntuarios y, probablemente, los principales proveedores de materias primas para las tierras meridionales de Al-Andalus. La documentación castellana de los siglos XII y XIII no deja de mostrarse explícita sobre este particular.

En 1137, Alfonso VII exime a los toledanos del pago de impuestos por las mercancías que vendan o compren en Al-Andalus. La mayor parte de este tráfico comercial se realiza por tierra, pero buena parte de él discurre, por razones de economía y seguridad, a través de la navegación de cabotaje en torno a los puertos de Levante, muy especialmente al de Valencia. La mayor parte de las mercancías de esta actividad mercantil serían granos, animales de carga o carne y minerales hacia el sur, y de artículos suntuarios y tejidos hacia el norte.

El tráfico de Al-Andalus con los países islámicos del norte de África es importante desde el siglo IX. Los marinos andalusíes habían fundado allí la nueva Tenes en el año 875, y el puerto de Orán en 902 (28). La exportación hacia estos países islámicos se componía de trigo, cera, miel, frutas, sal, lino y algodón; la importación, que transcurría por Borno, Argel y Tánger, incluía

(27) HEYD, W.: *Histoire du commerce du Levant au Moyen Âge*. Amsterdam, 1959, p. 52.

(28) LIROLA DELGADO, Jorge: *Al-Andalus y el Mediterráneo*. Granada, 1995, p. 33.

además del tráfico de esclavos —muy importante desde el siglo IX hasta el XV—, oro, ganado de carga y carne y cerámica, según prueban las diversas muestras de alfarería de Ifriqiya halladas en Mallorca, la franja costera de Levante, Pisa e incluso Mértola (Portugal).

Cuando, en el siglo XI, irrumpen los navíos cristianos en el litoral levantino y meridional de Al-Andalus, el tráfico marítimo musulmán caerá en una cierta postración, pero sin desaparecer completamente. Los intermediarios genoveses o catalano-aragoneses suplirán en determinados momentos a los andalusíes, como en el caso del Reino de Granada.

Este último punto se comprueba en el tratado del año 1377 entre el rey nazarí de Granada Muḥammad V y Pedro IV el Ceremonioso, por el cual el monarca aragonés se compromete a proporcionar al granadino cuatro o cinco naves, con sus respectivas tripulaciones, a cambio del pago de 900 dinares de oro mensuales para cada una de dichas tripulaciones.

La difusión de la rueca en el Occidente cristiano a partir del siglo XIII y, sobre todo, la introducción del molino de agua para la batanadura a partir del XI van a suponer una revolución en la industria textil. Estos secretos industriales, con la innovación que representaban, no fueron difundidos en Oriente, con el consiguiente retraso industrial de esta región. Judíos españoles introdujeron la técnica del enfurtido mecánico. Los tejidos occidentales invadieron los mercados de Oriente y del norte de África, provocando así el declive de las manufacturas textiles en los países de las riberas sur y oriental del Mediterráneo.

En estas zonas, igualmente, la agricultura declinó. Algunos países, como Egipto y Siria, siguieron siendo importantes productores de grano y cereales, «pero documentos de los archivos de Italia, el sur de Francia y Cataluña revelan el gran volumen de importaciones de productos alimenticios desde el sur de Europa a Egipto y Siria durante los siglos XIV y XV» (29).

El aceite de oliva ocupa un lugar destacado en la relación de productos importados por los países del Mediterráneo oriental. En siglos anteriores, Egipto importaba este producto, en navíos propios, desde Siria y Túnez. No obstante, durante el período de la dinastía de los Mamelucos, la producción decreció en Siria, y las naciones del sur de Europa (entre ellas la Corona de Aragón, a través de su condado de Cataluña) exportaron grandes cantidades de aceite de oliva a esta región.

Los barcos utilizados en este tráfico mercantil son catalanes, en cumplimiento de la cédula del rey Jaime I, de 1227, que imponía la utilización de barcos barceloneses para el comercio desde Barcelona. No obstante, sabemos por el testimonio de Benjamín de Tudela, que visita Barcelona en el año 1150, que había en su puerto mercaderes griegos, pisanos, genoveses, sicilianos, egipcios, sirios y asiáticos, hecho que evidencia un intenso movimiento marítimo en la época a que estamos refiriéndonos.

Un importante fondo documental para conocer el tráfico comercial marítimo en los siglos que estamos estudiando aquí son los documentos de la colec-

(29) ASHTOR, Eliyahu: *Technology, Industry and Trade*. Hampshire-Vermont, 1992, p. 258

ción de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón, publicados en 1968 por el medievalista Miguel Gual Camarena. Los 29 documentos de esta colección, de gran valor histórico y filológico, contienen las listas de mercaderías y las cantidades que se abonaban por los impuestos de tránsito y compraventa. Tres de estos documentos aluden al tráfico marítimo.

La sentencia arbitral de Jaime I, de 1243, incluida en la citada colección y referida al pleito entre la ciudad de Barcelona y doña Guillerma de Claramunt, informa de que los mercaderes de Barcelona traficaban por mar, mediante embarcaciones de varios tipos, con Mallorca, Murcia, Andalucía, Berbería y Ultramar. Los productos a que se refieren estos documentos son el ganado, los tejidos, las pieles, los productos alimentarios, las grasas y las especias (30).

Bibliografía

Sobre Derecho marítimo

- ABŪ-L-QASIM JALAF B. ABŪ FIRĀS: *Tratado de fletamento de barcos*. Manuscrito 1155-II de la Biblioteca del Real Monasterio de El Escorial.
- ALFONSO X EL SABIO: *Las Siete Partidas del Rey Don Alfonso El Sabio, cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la Historia*. Madrid, 1807. «Colección de Códigos y Leyes de España» (Ed. Esteban Pinel y Alberto Aguilera y Velasco). Madrid, 1865. «Las Siete Partidas de Alfonso X el Sabio, con las adiciones de Alfonso Díaz de Montalvo». 1988. «Las Siete Partidas del Sabio Rey Don Alonso el Nono, nuevamente glosadas por el licenciado Gregorio López» (Reproducción facs. de la ed. de Salamanca, por Andrea de Portonaris, 1555. Madrid, 1985.)
- AL-MUDAWWANĀ AL-KUBRĀ: Edición de El Cairo, 1323/1905.
- CAPMANY Y DE MONTPALAU, A. DE: *Memorias históricas sobre la marina, el comercio y las artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Madrid, 1779.
- FAIRÉN GUILLÉN, V.: *Importancia de los Tribunales Consulares: El Consulado de Mar de Valencia*. Valencia, 1969.
- FONT RIUS, J. M.: *Estudio preliminar al Libro del Consulado del Mar*. Barcelona, 1965.
- GARCÍA SANZ, A.: *Las tradiciones jurídico-marítimas medievales (Miscelánea Barcinonencia)*. Barcelona, 1966.
- *Estudios sobre los orígenes del Derecho marítimo hispano-mediterráneo*. Madrid, 1969.
- *La datació de la compilació valenciana del Llibre del Consolat de Mar*. Valencia, 1969.
- LEYES DE LAYRÓN (ed. Antonio Capmany), p. 570.
- LIBRO COSTUMS DE TORTOSA (Ed. Tortosa, 1979).
- LIBRE DE CONSOLAT DE MAR (Edició del test de la Real de Mallorca, amb les variants de tots els manuscrits coneguts, a cura de Germá Colon). Barcelona, 1981.
- MENCHACA CAREAGA, A.: *Bosquejo histórico de la Marina Mercante española*. Madrid, 1956.
- PIÑA HOMS, R.: *El Consolat de Mar. Mallorca, 1326-1800*. Palma de Mallorca, 1985.
- PIÑOL ANDREU, R.: *Els Consolats de Mar de la ciutat de Barcelona*. Barcelona, 1449.
- ŠUBĤĪ MAĤMAŠĀNĪ: *Falsafa al-tašri 'lī al-'islām* Beirut, 1975.

(30) TOLLEMACHE, Federico: *Influjos mediterráneos y atlánticos en los aranceles aduaneros aragoneses de los siglos XIII y XIV*. Comisión Española del ALE, Madrid, 1977.

Sobre navegación

- 'ABD AL-'AĪM, A.: *Al-Milāḥa wa 'ulūm al-bihār 'inda al-'arab (La navegación y las ciencias náuticas entre los árabes)*. Kuwait, s/d.
- ABLAFIA, David: *Italy, Sicily and the Mediterranean*. Londres, 1987.
- ALBUQUERQUE, Luis Mendonça de: *Curso de História da Náutica*. Río de Janeiro, 1869-1969.
- ALVAR, M. (ed.): *Terminología marinera del Mediterráneo*. Comisión Española del ALE. Madrid, 1977.
- ARTIÑANO Y DE GALDÁCANO, G. dc: *La arquitectura naval española*. Madrid, 1920.
- BAGROW, Leo: *History of Cartography*. Berlín, 1951 (ed. orig.); Londres, 1964; Chicago, 1985.
- BAKER, J. N. L.: *A History of Geographical Discovery and Exploration*. Londres, 1931.
- BLÁZQUEZ, A.: *Estudio acerca de la cartografía española en la Edad Media acompañado de varios mapas*. Madrid, 1906.
- BOUVET DE CRESSE, A. J. B.: *Histoire de la marine de tous les peuples, depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours*. París, 1824.
- BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo*. Madrid, 1987.
- CABRERA, A.: *La navegación*. Madrid, 1937.
- CARACI, G.: *Italiani e catalani nelle primitiva cartografia nautica*. Roma, 1959.
- CASTELLÓ, F.: «Cartografía árabe», en *Al-Andalus y el Mediterráneo*. Granada, 1995.
- CERVERA PERY, J.: *La Marina Mercante española: historia y circunstancia*. Madrid, 1990.
- DOOLEY, E.: *La conquista del mar: Historia de la navegación*. Barcelona, 1958.
- DUFOURQ, Charles-Emmanuel: *La vie quotidienne dans les ports méditerranées au Moyen Âge*. París, 1975.
- FALL, YORO K.: *L'Afrique à la naissance de la cartographie moderne: les cartes majorquines, XIV-XV siècles*. París, 1982.
- FOLIN, Marqués de: *Bateaux et navires. Progrès de la construction navale*. París, 1892.
- GARCÍA BAQUERO, M.: *León el Africano y la cartografía*. Madrid, 1953.
- GARCÍA CAMARENO, E.: *Evolución de la cartografía náutica mallorquina del siglo XIV al XVII*. Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Madrid, 1988.
- GROSSET-GRANGE, H.: «Les traités arabes de navigation», *Arabica* (1972), pp. 240-254.
- «Les manuscrits nautiques anciens», *Arabica* (XXVI). Leiden, 1979.
- «Les marins arabes du Moyen Âge», *Arabica* (XXVI), 1979.
- HAWKS, D.: *Los buques y el mar, revisión cronológica*. Madrid, 1979.
- KIEVERN, Ch.: *La navegación a través de los siglos*. Bilbao, 1964.
- KUPCIK, I.: *Cartes géographiques anciennes: évolution de la représentation cartographique du monde*. París, 1981.
- LEWIS, A.: *The Sea and Medieval Civilizations*. Londres, 1978.
- LIROLA DELGADO, J.: *Estudios de historia del Islam*. Tomo I: *El nacimiento del poder naval musulmán en el Mediterráneo (28-60/649-680)*.
- *El poder naval de Al-Andalus en la época del califato omeya*. Universidad de Granada, 1993.
- «Las conquistas por mar», en *Al-Andalus y el Mediterráneo*. Granada, 1995.
- MARTÍN-MORA MOLINS, F.: *Buques antiguos y buques modernos*. Barcelona, 1947.
- MARTÍNEZ HIDALGO, J. M.: «Los hechos navales de Jaime I el Conquistador», *Historia y Vida*, núm. 15.
- MOILLI, G.: *La marina antica e moderna*. Génova, 1906.
- MORALES BELDA, F.: *La marina de Al-Andalus*. Barcelona, 1970.
- PTOLOMEO, C.: *Ptolomaei planisphaerium Jordani planisphaerium. Comandini urbinatis in Ptolomaei planisphaerium commentarius*. Venecia, 1558.
- REY PASTOR, J.: *La cartografía mallorquina*. Madrid, 1960.
- ROBINSON, A. H.: *Early Thematic Mapping in the History of Cartography*. Washington, 1973.
- ROSELLÓ BORDOY, G.: «Arqueología y Mediterráneo», en *Al-Andalus y el Mediterráneo*. Granada, 1995.
- SAMSÓ MOYA, J.: *Astronomía árabe. Estudios sobre Abū Naṣr Maṣṣūr b. Alī*. Barcelona, 1969.
- «La ciencia andalusí y el Mediterráneo», en *Al-Andalus y el Mediterráneo*. Granada, 1995.
- SUREDA BLANES, J.: *Ramón Llull i l'origen de la cartografia mallorquina*. Barcelona, 1969.

- THROWER, Norman J. W.: «An Examination of Cartography in relation to Culture and Civilization. Maps & Mans». Nueva Jersey, 1972.
- VERNET GINÉS, J.: *Influencias musulmanas en el origen de la cartografía náutica*. Madrid, 1953.
- *Cartografía e imagen de la España medieval*. Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales. Madrid, 1988.

Sobre comercio

- ASHTOR, Eliyahu: *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages*. Londres, 1978.
- *Technology, Industry and Trade*. Hampshire-Vermont, 1992.
- BAYLE, F.: *L'Histoire des échanges et des transactions*. París, 1988.
- CURTIN, Philip D.: *Cross-cultural Trade in World History*. Cambridge, 1984.
- HEYD, W.: *Histoire du commerce du Levant au Moyen Âge*. Amsterdam, 1959.
- LACOUR-GAYET, J.: *Historia del comercio*. Barcelona, 1958.
- LÓPEZ, R.: «The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950-1350». Cambridge, 1976.
- MARTÍNEZ MONTAVEZ, P.: *Islam y cristiandad en la economía mediterránea de la Baja Edad Media*. Moscú, 1970.
- MARTÍNEZ RUIZ, E., y MARCO, J. A.: *Breve historia del comercio*. Madrid, 1986.
- MONTALVO, A.: *O comércio a través dos tempos*. São Paulo, 1979.
- PALUMBO, Pier Fausto: *L'organizzazione del lavoro nel mondo antico*. Florencia, 1942.
- SAMHABER, E.: *Historia del comercio*. Barcelona, 1963.
- TEJADO FERNÁNDEZ, M.: *Historia del comercio*. Zaragoza, 1960.
- UNGER, Richard W.: *The Ship in the Medieval Economy*. Londres, 1980.
- VILLAIN-GANDOSSI, Ch.: *La Méditerranée aux XII^e-XVII^e siècles: relations maritimes, diplomatiques et commerciales*. Londres, 1983.
- ZOZAYA, J.: «El comercio en Al-Andalus», en *Al-Andalus y el Mediterráneo*. Granada, 1995.