

El agua en las rutas transaharianas: algunas imágenes en la historiografía áraboislámica medieval y moderna

Alba San Juan Pérez
IEMYRhd – Universidad de Salamanca

Introducción¹

El auge del comercio transahariano que se produjo en la Edad Media y a principios de la Edad Moderna se ve reflejado en la historiografía áraboislámica por medio de la descripción de las rutas e itinerarios comerciales que conectaban al-Mağrib al-Aqṣā con determinados enclaves del África subsahariana, región conocida como Bilād al-Sūdān. Las exitosas relaciones comerciales que se establecieron a través del desierto en esta época convirtieron ciertas ciudades del Magreb meridional –como Siğilmāsa– en importantes centros comerciales y caravaneros que actuaron como nexo entre la sociedad norteafricana y subsahariana. Asimismo, la evolución de estas rutas transaharianas favoreció la existencia de una excepcional red de desplazamientos humanos que permitió el contacto directo y el intercambio comercial –y cultural– entre los territorios subsaharianos y todos los territorios del Mediterráneo, llegando incluso las mercancías hasta Oriente.

Las condiciones geográficas y climáticas del territorio que atravesaban los itinerarios transaharianos, así como la escasez de recursos hídricos, condicionaron en gran medida los desplazamientos por el desierto y, con ello, las relaciones comerciales entre el Magreb y el Bilād al-Sūdān. La falta de recursos hídricos, unida a las temperaturas extremas y a la dispersión y escasez de población en este amplio espacio, en ocasiones convertían las rutas transaharianas en un verdadero reto para los comerciantes que, de forma anual, emprendían un largo viaje en busca de valiosas materias primas y esclavos. En el vasto y árido territorio por el que se desarrollaban estas rutas, donde encontrar agua podía suponer una labor ardua e incluso peligrosa, el conocimiento de la ubicación de los puntos de agua constituía un factor clave para la supervivencia de los viajeros. Si bien el territorio que atravesaban estas rutas se caracteriza por una aridez extrema, la historiografía áraboislámica proporciona un volumen considerable de datos sobre los recursos hídricos presentes en estas rutas, así como sobre los diferentes modos de abastecimiento de agua que existían. Esta información resultaba de gran relevancia para los viajeros que, como se refleja en las obras histórico-geográficas y relatos de viajes árabes medievales y modernos, se enfrentaban a verdaderas dificultades en relación al aprovisionamiento de agua durante sus travesías por el desierto. Asimismo, las descripciones geográficas y los testimonios de los viajeros que se embarcaron en estas rutas reflejan las circunstancias y el modo de vida de la población que habitaba el Sáhara, además de las relaciones humanas que se establecían entre esta población autóctona y los viajeros. De igual modo, el estudio de las rutas comerciales transaharianas nos acerca al conocimiento de la evolución y variación de sus trazados. Estos se vieron afectados por cuestiones políticas y territoriales

¹ Este estudio forma parte de mi proyecto de tesis doctoral que realizo gracias a una ayuda FPU 2017 financiada por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades del Gobierno de España, y a su vez se incluye entre los resultados del subproyecto “Geografía Cultural del Magreb Islámico Medieval y Moderno en la Red (GEOMAGRED)” (HAR2017-82152-C2-1-P; IP: Miguel Á. Manzano, IEMYRhd, Universidad de Salamanca), el cual, junto con el subproyecto “Dinámicas Humanas en el Norte de África: poblamiento y paisaje en perspectiva histórica (DHUNA)” (HAR2017-82152-C2-2-P; IP: Helena de Felipe, Universidad de Alcalá) se integra en el proyecto de investigación coordinado “Geografía Cultural del Magreb y Dinámicas Humanas en el Norte de África (MAGNA) HAR2017-82152-C2-1-P.” Todos ellos han sido financiados por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades de España y los fondos FEDER.

que influyeron en el auge y decadencia de los principales núcleos sobre los cuales se articulaba la actividad caravanera de las redes comerciales transaharianas y mediterráneas a lo largo de los siglos.

El comercio entre al-Mağrib al-Aqṣā y el Bilād al-Sūdān: las principales rutas occidentales y su representación historiográfica

Las relaciones comerciales entre al-Mağrib al-Aqṣā y el Bilād al-Sūdān fueron posibles gracias a las múltiples rutas que interconectaban poblaciones y que fueron, además, generadoras de urbanismo (Sarr, 275-277). Estas relaciones comerciales transaharianas, que se remontan a la antigüedad, a partir del siglo VIII se vieron impulsadas por una fuerza motriz muy acusada: la búsqueda del oro y de esclavos² procedentes del África subsahariana. Si bien el oro alentó a comerciantes magrebíes y orientales a adentrarse en el desierto, las actividades comerciales se desarrollaron de forma bilateral, pues no solo existía interés por parte de las sociedades septentrionales por los productos del sur, sino que también las saharianas estaban interesadas por las magrebíes y sus productos manufacturados y materias primas. Además del ansiado oro, la sal era uno de los productos más preciados en estas transacciones e incluso se utilizaba como moneda de cambio en Tagāzā, donde, según el testimonio de Ibn Baṭṭūṭa, “Los negros se sirven de la sal como moneda, igual que si fuera oro o plata, la cortan en pedazos y con ella negocian” (Ibn Baṭṭūṭa ár., 241; trad., 768). Otros productos que adquirirían gran valor en el Bilād al-Sūdān eran el trigo قمح (al-Bakrī, 849) –en ocasiones utilizado como pago de las mercancías de oro y empleado por los comerciantes para recompensar a los nómadas del desierto que ayudaban a las caravanas en sus viajes–, y las conchas ودعة pl. ودع (al-Bakrī, 877), que eran muy apreciadas por los habitantes de del territorio subsahariano (Lessard, 31).

Los itinerarios transaharianos occidentales conectaban determinadas ciudades del Bilād al-Sūdān con poblaciones y ciudades situadas en la parte meridional del Mağrib al-Aqṣā, que no solo eran lugar de partida y puerta al desierto, sino que, además, constituían un enlace con otras rutas dirigidas hacia Mediterráneo y Oriente. Por estos trayectos ampliamente entrelazados y vinculados, fluía el comercio con el Sáhara y se transportaban las mercancías –también los esclavos–, a menudo mediante intermediarios que satisfacían las necesidades y demandas, ya fuesen de las comunidades subsaharianas, ya de los principales enclaves del norte de África (Fenwick, 123). Las comunidades nómadas y seminómadas que habitaban esta región y la conocían muy bien, tenían especial interés en promover estos intercambios económicos tan beneficiosos (Sarr, 277) porque los hacía dueños reales de las rutas y redes, hasta el punto de que su función dio como resultado el desarrollo y éxito del comercio transahariano.

Algunas de las rutas comerciales occidentales más destacadas se describen en la historiografía araboislámica, como, por ejemplo: la ruta costera que enlazaba Sūs al-Aqṣā con la mina de sal de Awlīl, en la parte más occidental del Magreb; la ruta entre Tāmdalt y Awdāgost; y, finalmente, las rutas que se desarrollaban en el eje más oriental del Mağrib al-Aqṣā y que se dirigían desde Siğilmāsa a los enclaves comerciales del Bilād al-Sūdān, como el oasis de Awdāgost, Iwālātan (Oualata) y Tombuctú. Las fuentes escritas se hacen eco de los itinerarios frecuentados por las caravanas de mercaderes que se dirigían a los

² La demanda omeya y abbasí de mano de obra servil fue cubierta hasta principios del siglo VIII con la toma de esclavos entre las poblaciones bereberes del norte de África. La conversión de estas comunidades bereberes al islam puso fin a su esclavitud y trasladó la atención en las poblaciones subsaharianas para responder a este requerimiento. Asimismo, a mediados del siglo VIII el comercio transahariano de esclavos, oro y otros productos fue prácticamente monopolizado por los bereberes ibadíes, que transformaron su condición de potenciales esclavos en la de esclavistas (Botte, 28-32).

territorios subsaharianos y reflejan el desarrollo y la transformación de estas rutas comerciales. Su afluencia y relevancia en el ámbito mercantil variará a lo largo de los siglos, y se verá afectada por diversos factores políticos y territoriales³, así como por la disponibilidad de recursos hídricos.

La escasez de los mismos se refleja también en los testimonios historiográficos árabes medievales. Estos ofrecen detalles sobre las características geográficas de los caminos seguidos, así como sobre las relaciones comerciales y humanas dependientes del agua. Tratándose de un elemento esencial para la vida, los autores musulmanes son recurrentes y reiterativos a la hora de mencionar estos recursos o el abastecimiento. En su descripción geográfica, indican las distancias entre unos lugares y otros, describen el terreno, el paisaje e informan sobre los puntos en los que se podía encontrar agua, e incluso sobre la calidad y potabilidad de la misma, además de otras cuestiones que resultaban de gran interés para los viajeros. No me refiero solamente a las obras de *al-masālik wa-l-mamālik* (“los caminos y los reinos”). Los relatos de viajes (*riḥla*, pl. *riḥalāt*), de carácter más narrativo, también constituyen una valiosa fuente de información sobre el comercio transahariano en la Edad Media y Moderna y proporcionan datos de gran interés acerca del abastecimiento de agua en las rutas seguidas. No en vano, testimonian una experiencia personal sobre las duras travesías por el desierto y las vicisitudes que experimentaban quienes se embarcaban en ellas.

El clima del desierto, la escasez de agua y otras adversidades

Las condiciones geográficas y climáticas de los desiertos del norte de África como Maḡābāt al-Kubrā⁴, Tanezrouft⁵, y los valles Tilemsi⁶ y Saoura⁷ (Devisse 1972b, 388) resultaban extremadamente peligrosas para aquellos que se adentraban en sus parajes con la intención de emprender largos recorridos. Si bien era conocida la existencia de pozos y de agua subterránea en las zonas del desierto que atravesaban las rutas transaharianas, de forma muy frecuente los viajeros experimentaban verdaderas penurias a causa de la escasez de agua, e incluso había quienes llegaban a fallecer durante el viaje por el calor y la deshidratación. Las duras condiciones climáticas y la falta de referentes en el terreno, entre otros obstáculos y sucesos fortuitos, entorpecían la ya de por sí ardua tarea de hallar los lugares provistos de agua e incrementaban las posibilidades de desorientarse, extraviarse y perecer en el desierto. Por este motivo, a menudo los autores de obras histórico-geográficas y relatos de viajes indican que el momento propicio para emprender estos viajes por el desierto es en otoño e invierno, coincidiendo con la temporada de lluvias, cuando las temperaturas descienden y las posibilidades de encontrar agua son mucho mayores. León Africano informa en su obra sobre las características del clima en

³ Sobre la evolución de las rutas comerciales transaharianas: Sarr (2020); Devisse (1972a; 1972b); Lessard (1969).

⁴ Situada en el suroeste del desierto del Sáhara, constituye la parte más inhóspita y deshabitada del mismo. Esta región, caracterizada por una aridez extrema, se extiende desde el Erg Chech a Dahr Tichit-Walāta y de las planicies del Adrar y de Tagant a la pista que recorre Tombuctú-Arawān-Tāwdanni (Monod; Capot).

⁵ Vasta planicie situada en el Sáhara central occidental, al oeste del macizo de Hoggar, y que es considerada una de las más áridas de este desierto (Besler, 55).

⁶ Extensa depresión desértica situada en Mali, al oeste de Tombuctú. En la prehistoria este valle fue recorrido por un río que se dirigía desde el macizo montañoso del Adrar de los Iforas hasta Gao, donde desembocaba en el río Níger. Prospecciones arqueológicas en la zona han hallado numerosos emplazamientos prehistóricos que jalonan el curso de lo que fue un wād perenne. Esta densidad de población parece indicar que, a finales del neolítico, la desertificación en curso de las regiones vecinas a este valle obligó a la población a reagruparse a lo largo de Tilemsi (Amblard-Rambert *et al.*, 123)

⁷ Región desértica del suroeste de Argelia que limita con Marruecos, Mauritania y Mali.

el desierto a lo largo del año y sobre la influencia de las lluvias en los viajes de los comerciantes hacia el Bilād al-Sūdān:

Pasada la mitad de octubre en casi toda la Berbería da comienzo la estación de las lluvias y en diciembre a su vez el frío, que en enero es mayor, como en otros lugares, pero allí solo por la mañana así que nadie necesita calentarse al fuego. Ya en febrero hace por lo común menos frío, pero el tiempo cambia con frecuencia hasta cinco y seis veces en el día (León Africano, 126).

[...]

En los desiertos libios, a su vez, las estaciones cambian mediando agosto, y si las lluvias se prolongan hasta noviembre o, queriéndolo Dios, hasta los inicios de febrero, entonces la abundancia de pastos es cosa segura, hállanse muchas lagunas por toda Libia y abundancia de leche, y los mercaderes de Berbería hacen su viaje a la Tierra de Negros (León Africano, 129).

El desierto que debían atravesar los comerciantes que se dirigían de Siġilmāsa a Tombuctú –denominado por al-Idrīsī e Ibn Ḥaldūn “desierto de Nīsar”⁸ (Al-Idrīsī, 105; Ibn Ḥaldūn ár., 95) y por León Africano “desierto de los Ṣanhāġa” (León Africano, 451)– se caracteriza por la escasez de población y la carencia o ausencia total de agua a lo largo de vastas extensiones de terreno (*maġābāt*). Al-Idrīsī indica que este es el desierto por el que pasa la ruta de los mercaderes de Aġmāt, de Siġilmāsa, de Dar‘a y de Nūl al-Aqṣā que se dirige a Tegdaoust (Awdagost), a Ġāna y a las regiones limítrofes de Wanqara, el “país del oro.” Asimismo, señala la necesidad de aprovisionarse de agua para afrontar las zonas más desérticas, entre las que destaca la de Nīsar, conocida porque se extiende durante catorce días de marcha sin que se encuentre el mínimo rastro de agua (Al-Idrīsī, 105, 107, 109). León Africano, por su parte, indica igualmente que en este desierto la poca cantidad de agua que existe se encuentra a una distancia de cien o doscientas millas y que, además de ser salobre y de sabor amargo, solo se encuentra en pozos muy profundos, sobre todo en la ruta que enlaza Siġilmāsa con Tombuctú. También indica que en esta región existe un desierto muy árido y difícil de atravesar llamado Azawād⁹, donde no hay agua ni lugar habitado alguno en doscientas millas y en el que muere mucha gente a causa del calor y la sed (León Africano, 451). Los viajeros, por lo tanto, debían abastecerse de agua previamente antes de adentrarse en el desierto, racionar de forma eficiente cada gota y aprovechar las oportunidades de hidratarse en el camino. De este modo, llenaban sus odres –que eran envueltos con costales para evitar la evaporación (Ibn Baṭṭūta ár., 241; trad., 768)–, aunque se tratase de agua salobre, para afrontar las grandes distancias en las que el agua era inexistente.

El modo en que se desplazaban las caravanas de comerciantes por el desierto también resultaba determinante para evitar las inclemencias meteorológicas, proteger a los viajeros del sol y de la deshidratación y, en definitiva, garantizar su supervivencia, en la medida en que posibles sucesos inesperados lo permitieran. Al-Idrīsī describe de forma detallada la manera en que los comerciantes realizan sus viajes en otoño, estación que, junto con el invierno, era la más indicada para embarcarse en estas largas travesías por el desierto debido a sus temperaturas más favorables, siguiendo unas pautas esenciales que incrementaban la seguridad del viaje:

⁸ Ibn Ḥaldūn sitúa este gran desierto al norte de las planicies desérticas de Zaġāy, incluyendo las grandes extensiones desérticas de los Ṣanhāġa velados (Ibn Ḥaldūn trad., 1510).

⁹ Topónimo de origen bereber que da nombre al territorio situado al norte de Tombuctú y que pertenece actualmente a la República de Mali. Existen diferentes hipótesis sobre los límites del espacio, así como sobre su etimología (Bernus, 1206-1207).

Es en otoño cuando los viajeros atraviesan este desierto. Viajan de este modo: se cargan los camellos antes del amanecer y caminan hasta [el momento en] que sale el sol, su luz aumenta y el calor [que ejerce] sobre la tierra se vuelve intenso. Entonces paran a descargar los equipajes y montan las tiendas buscando la sombra para protegerse del calor meridiano y del simún¹⁰ durante la siesta. Y así permanecen hasta la primera hora de la tarde, cuando el sol comienza a descender y a declinar hacia el atardecer. Parten [en ese momento] de allí, caminan el resto de la jornada, y prosiguen la marcha hasta que oscurece. Entonces hacen alto allá donde se encuentren y pasan el resto de la noche hasta que se inicia el último momento del amanecer, [instante en que] se van [de nuevo]. De este modo se realiza el viaje de los comerciantes que se adentran en el Bilād al-Sūdān, siguiendo este orden del que no se desvían. Porque el sol sería mortal para quien se expusiera a él durante la siesta cuando su calor es intenso y recalienta la tierra. Es por este motivo por el que deben desplazarse como se ha descrito¹¹ (Al-Idrīsī, 107-108).

La escasez de agua en el desierto del Sáhara y la dificultad para encontrarla son factores limitantes para los viajeros, que no conocen la vida del desierto como lo hacen los habitantes de este territorio, y puede ocasionarles muchas dificultades e incluso la muerte. Los testimonios de autores como Ibn Baṭṭūṭa y León Africano, que se aventuraron a emprender largos viajes por el mundo y recorrieron las rutas comerciales transaharianas occidentales, resultan una fuente inestimable de información sobre la realidad de los viajeros que se adentraban en el desierto en dirección al Bilād al-Sūdān. León Africano narra las adversidades a las que se enfrentó y los apuros relacionados con el agua que experimentó en uno de sus viajes a través del desierto:

[...] en los desiertos que antes decíamos, perdimos más de una vez el camino para encontrar agua, se extraviaba el guía, escondía la arena los pozos o nos acechaban malhechores en los pasos que a ellos conducían. Fue preciso, pues, racionar como mejor se supo la poca agua de la que disponíamos, estirando para diez días la que llevábamos para cinco (León Africano, 125)

Además, las noticias que estos autores ofrecen sobre sus travesías ponen de relieve el carácter absolutamente esencial de moverse mediante caravanas. Viajar acompañado y permanecer unido al grupo era imprescindible para evitar desviarse del camino, perderse y perecer por haberse quedado rezagados de la expedición. Ibn Baṭṭūṭa, en el tramo de la ruta entre Taḡāzā¹² –donde debían hacer acopio de agua para adentrarse en un desierto y marchar durante diez días sin este elemento– y Tāsarahlā¹³, afirma haber encontrado los cuerpos sin vida de viajeros que se separaron de la comitiva y fallecieron a causa de la sed y el calor:

Acabábamos de encontrar una caravana en nuestra ruta, cuyos viajeros informaron de que algunos hombres se les habían separado y así encontramos a uno de ellos muerto bajo un arbusto de los que hay en los arenales: tenía sus ropas

¹⁰ “(Del ár. clás. *samūm* ‘viento pestilente’) Viento abrasador que suele soplar en los desiertos de África y de Arabia,” *DRAE* en línea: [enlace](#) [Comprobado: 29/03/2021].

¹¹ Traducción propia del texto árabe.

¹² Situada a medio camino entre Siḡilmāsa y el Sahel, a 800 km al norte de Tombuctú, fue la principal mina de sal entre los siglos XI y XVI. Al-Bakrī describe la mina de Talental (probablemente Taḡāzā) a veinte jornadas de Siḡilmāsa (Ibn Baṭṭūṭa trad., 767 n. 65; Levtzion, 172).

¹³ Oasis en la ruta de Taḡāzā a Oualata (Walāta pl. Iwālātan) identificado como Bi’r al-Kṣayb (بئر الكصيب) y situado a 250 km de Taḡāzā y a 480 km de Oualata (Ibn Baṭṭūṭa ár., 242 n. 16; Levtzion, 144-145).

encima y en la mano un rebenque. El agua solo estaba a una milla de donde cayera (Ibn Baṭṭūta ár., 242; trad., 768).

De igual modo, León Africano, en la ruta de Fez a Tombuctú, registra una noticia sobre el infortunio de dos hombres, un comerciante y un arriero, que sufrieron la privación de agua:

Hay dos tumbas en el desierto de Azaoad [Azawād, أزواد], labradas en no sé qué clase de piedra y con inscripciones que declaran estar enterrados allí dos hombres, riquísimo mercader el uno, que al atravesar aquel desierto, atormentados por la sed, pagó a un arriero diez mil ducados por una taza de agua, y aun así pereció junto al que se la vendiera (León Africano, 125)

La unión del grupo de personas que viajaban en la caravana y el compañerismo eran factores determinantes para garantizar la supervivencia de los viajeros. Ibn Ḥawqal, en su descripción de la exitosa actividad comercial de la ciudad de Siġilmāsa, menciona que los habitantes de este lugar poseen un carácter muy noble y muestran una tendencia a ayudarse unos a otros, incluso a aquellos con los que hayan tenido un conflicto y a los que perdonan y no guardan rencor. Indica que esta característica es algo que solo ha observado en este lugar y atribuye este compañerismo a sus frecuentes y largos viajes que les mantienen alejados de sus casas por mucho tiempo (Ibn Ḥawqal, 96).

Ante la carencia de agua, León Africano ofrece una solución que consiste en matar un camello y servirse del agua de sus entrañas. Asimismo, indica que esta agua ha de compartirse con los compañeros de la caravana, poniendo de relieve la importancia de la solidaridad entre los miembros del grupo, que, a su vez, resulta determinante en la supervivencia individual.

En el viaje de Fez a Tombuctú encuéntrase unos pozos recubiertos de pieles de camello o entibados con huesos de esos animales y es de gran peligro para los comerciantes esa vía en cualquier estación que no sea invierno, ya que allí soplan ciertos sirocos y vientos del sur¹⁴ que levantan tanta arena como para cubrir aquellos pocos pozos, en tanto que los mercaderes han emprendido su camino con la esperanza de dar con el agua en los lugares habituales y luego no hallan vestigio ni señal de pozo, así que quedan condenados a morir de sed y los viajeros ven con frecuencia blanquear sus huesos y los de sus camellos en solitarios parajes. Contra ese mal, solo hay una solución bien rara, que es matar un camello y valerse del agua que se obtiene de exprimir sus entrañas, la cual se bebe y comparte hasta dar con algún pozo o perecer al fin de sed (León Africano, 125).

Otra adversidad a la que solían enfrentarse los viajeros y comerciantes en las rutas transaharianas occidentales eran los ataques y saqueos. Estos asaltos eran ejecutados por ciertos grupos tribales nómadas que habitaban en el desierto y que aprovechaban la gran afluencia de las rutas comerciales para obtener beneficios económicos en perjuicio de los viajeros. En estas rutas transaharianas, en las que era muy común que transcurriesen varios días sin encontrar ni rastro de agua, existían ciertos lugares bien provistos de este líquido en los que los viajeros hacían un alto en el camino para descansar y aprovisionarse. Además, debido a la presencia de agua, estos lugares en ocasiones constituían una encrucijada de caminos en la que confluían varias rutas. La necesidad imperiosa de abastecerse de agua en estos puntos concretos constituía una oportunidad

¹⁴ Sobre estos vientos y su impacto en la actividad comercial de las zonas desérticas del Magreb medieval, véase el estudio de Laḥcen Ḥafizi 'Alaoui (2017).

para determinados grupos humanos que practicaban el pillaje. Las fuentes histórico-geográficas a menudo hacen mención a estos ataques, como es el caso de una noticia que recoge al-Bakrī en la ruta entre Tāmdalt y Awdāgost. El geógrafo advierte de la peligrosidad de un lugar llamado Wānzamīrin (وانزميرن)¹⁵ debido a los asaltos llevados a cabo allí por parte de algunos grupos tribales a las caravanas. Este enclave se encontraba en una encrucijada de caminos que conectaba diferentes rutas y era de paso obligado para abastecerse de agua. Los viajeros, tras varios días sin ella durante el camino, y sin otra alternativa más que aprovisionarse allí, quedaban expuestos al peligro de ser atacados y saqueados.

Después se camina en medio de un desierto (*mağāba*) de montañas de arena que constituyen un obstáculo y en el que no hay agua. Este es el lugar más difícil de la ruta de Awdāgost. A cuatro jornadas [se llega a otro] sitio llamado Wānzamīrin [donde se encuentran] unos pozos de poca profundidad¹⁶. En ellos [hay] agua salobre y agua potable [...] Y en torno a esta agua confluyen todas las rutas que se dirigen al Bilād al-Sūdān. Es un lugar temido porque en él los Lamṭa y Ġazūla¹⁷ atacan a los grupos, tomándolo como lugar para emboscadas, pues saben que a él abocan todos los caminos y que la gente tiene la necesidad de [abastecerse de] agua allí¹⁸ (Al-Bakrī, 847).

La seguridad de las rutas comerciales transaharianas o la ausencia de ella se encuentra directamente relacionada con motivos económicos y, de igual modo, vinculada al agua y a su escasa disposición. La existencia de enclaves estratégicos bien provistos de agua donde confluían varias rutas distintas convirtió algunos tramos en lugares arriesgados para los viajeros. No obstante, estos y otros peligros fueron, a su vez, una oportunidad para la población autóctona del desierto del Sáhara de obtener un cierto beneficio económico. Ante el peligro que suponía la escasez de agua y la inseguridad de las rutas comerciales –que no por ello disminuían su frecuencia de uso–, los viajeros depositaron su confianza en grupos tribales para que les guiasen en determinados tramos de la ruta y les ofreciesen protección, además de otros servicios, como era garantizarles el paso seguro por los territorios habitados, el alojamiento y la venta o aprovisionamiento de agua. Gracias a los beneficios de la recaudación obtenida por el paso por su territorio y al servicio prestado, estas comunidades terminaron por controlar el tráfico caravanero de las rutas transaharianas.

¹⁵ Este lugar no ha sido identificado hasta el momento. En la edición del texto árabe empleada se indica una variante: وانزميران

¹⁶ La expresión que utiliza al-Bakrī para referirse a la profundidad del agua en estos pozos es قريب الرشاء, lo que indica que la cuerda que se utiliza para medir la profundidad está próxima.

¹⁷ Lamṭa: Gran tribu bereber de la familia Barānis cuyo origen exacto es incierto, aunque se asocia a los Ṣaḥāḡa, Haskūra y Ġazūla. En la región del Sūs, estos bereberes portadores de un velo (*mulattamūn*), llevaban una vida nómada junto con los Ġazūla y ocuparon el territorio más próximo al Atlas (Colin 1986, 652; Chaker, 4364-4365).

Ġazūla: Antigua tribu bereber situada en el suroeste de Marruecos y quizás relacionada con los Ṣaḥāḡa. Junto con los Lamṭa, con los que estaban emparentados, llevaron una vida nómada al sur del Anti-Atlas hasta que algunos de ellos comenzaron a asentarse en la parte oeste de esta montaña, Ġabal Hankīsa. ‘Abd Allāh b. Yāsīn nació en el seno de este grupo tribal que ocupó un papel importante en el movimiento religioso y político almorávide (Colin 1991, 526-527; Nā’amī, 2999-3002).

¹⁸ Traducción propia del texto árabe.

El abastecimiento de agua en las rutas transaharianas

A pesar de las dificultades para encontrar agua en el desierto, y al desafortunado fin de aquellos viajeros que perecían en el camino debido a su falta, también eran muchos los que conseguían llegar a su destino gracias a los recursos hídricos, a los que los viajeros accedían de diferentes formas. El conocimiento de la localización de estos recursos hídricos y del modo de obtenerlos era esencial para garantizar el bienestar de quienes se aventuraban a surcar las arenas saharianas. Las obras histórico-geográficas y relatos de viajes (*riḥalāt*) transmiten noticias muy significativas sobre el modo de abastecimiento de agua que existía en cada uno de los itinerarios que atravesaban el desierto del Sáhara. Entre las formas de obtención de agua más comunes en estas rutas se encuentra la excavación de pozos por parte de los viajeros en los lugares donde era conocida la existencia de agua subterránea. Estos pozos, sin embargo, tenían una vida demasiado efímera y solían ser sepultados por la arena, por lo que no constituían un modo de abastecimiento seguro. Además, al no existir referentes en el terreno y al no quedar rastro de ellos, no se garantizaba que otros viajeros pudieran hallar estos pozos por medio de indicaciones, lo cual podría conducirles a la desgracia en su afán por encontrar agua. De igual modo, las fuentes escritas hacen referencia a otro tipo de pozos más duraderos que se construyeron con el propósito de suministrar agua a quienes transitaban las rutas y de permanecer en el tiempo. Este es el caso de una serie de pozos que fueron dispuestos en la ruta entre Tāmdalt y Awdagost y que fueron construidos en el siglo VIII por orden del gobernador de Ifrīqīya ‘Abd al-Raḥmān b. Ḥabīb¹⁹ (Al-Bakrī, 296-298) con el objetivo de garantizar un abastecimiento de agua seguro en su expedición hacia el oeste.

La mayor o menor disponibilidad de recursos hídricos en las rutas transaharianas estaba intrínsecamente relacionada con el nivel de precipitaciones en el desierto. Como se ha mencionado con anterioridad, las fuentes árabes señalan que la época más indicada para atravesar el Sáhara con fines comerciales era entre otoño e invierno, es decir, en época de lluvias, pues este hecho contribuía a la existencia de una mayor disponibilidad de agua que, en ocasiones, se acumulaba sobre el terreno, formando charcas de agua dulce y proporcionando gran alivio a los viajeros. Ibn Baṭṭūṭa relata el afortunado hallazgo de estas acumulaciones de agua dulce en un lugar que, por lo común, se caracterizaba por la falta de esta:

[En Taḡāzā] se hace acopio de agua para entrar en el desierto que hay a continuación y que se extiende a lo largo de diez jornadas de marcha, sin aguadas, a no ser raramente. Sin embargo, nosotros encontramos agua en abundancia en charcas que las lluvias formaran. Cierta día dimos con un estanque natural, entre dos colinas rocosas, cuya agua era dulce y con la que nos hartamos y lavamos nuestras ropas (Ibn Baṭṭūṭa ár., 241; trad., 768).

Por último, otra forma de abastecimiento de agua existente dependía de las relaciones humanas que se establecían en estos itinerarios a medida que los viajeros atravesaban territorios ocupados por tribus nómadas o seminómadas. Estas comunidades que vivían en el desierto fueron descritas por los autores árabes medievales, quienes destacaron su perfecto conocimiento del territorio que habitaban. En la descripción de la región que separa el Magreb del Bilād al-Sūdān escrita por Ibn Ḥawqal, este señala que los moradores de este territorio –de los que el grupo más numeroso eran los Massūfa²⁰– se

¹⁹ ‘Abd al-Raḥmān b. Ḥabīb, conocido como ‘Abd al-Raḥmān b. Ḥabīb b. Abī ‘Ubayda, o (‘Abda) al-Fihri, fue gobernador de Ifrīqīya (127-137 H./745-755 e.C.) y bisnieto de ‘Uqba b. Nāfi’ al-Fihri (Lévi-Provençal, 86).

²⁰ Sobre los Massūfa, ver Khelifa (2010).

asentaban cerca de fuentes de agua poco abundantes, tenían un sorprendente sentido de la orientación en el desierto, conocían de forma excepcional las características del terreno y sabían la forma de detectar y descubrir puntos de agua con una simple descripción o indicación. Además, según este autor, las características descritas eran compartidas de forma exclusiva por aquellos que habitaban en estos parajes y que llevaban el mismo modo de vida (Ibn Ḥawqal, 98). De igual modo, el geógrafo apunta que todas estas tribus permiten utilizar su territorio como pastos y autorizan el acceso de los terrenos cultivados y de los puntos de agua para los camellos y el ganado (Ibn Ḥawqal, 100). Aunque no se mencione explícitamente, es de suponer que permitieran este acceso a cambio de alguna retribución, considerando la escasez y valor del agua en el desierto. Asimismo, Ibn Ḥawqal indica que, a causa de la falta de agua, hay quien no posee más que camellos o cabras en poca cantidad (Ibn Ḥawqal, 100), poniendo de relieve las carencias económicas de los habitantes de esta zona del Sáhara en el siglo X derivadas la insuficiencia de recursos hídricos.

Si bien en las obras geográficas más tempranas como las de Ibn Ḥawqal y al-Bakrī no se indica de forma explícita que los viajeros realizasen algún tipo de pago a estos grupos tribales a cambio de poder disponer de su agua, siglos después, testimonios de viajeros como Ibn Baṭṭūṭa y León Africano sí aluden a esta cuestión. Estas fuentes relatan cómo en la ruta comercial entre Sīgilmāsa y el Bilād al-Sūdān, los Massūfa –ya mencionados anteriormente y dueños del control de estas rutas a tenor de los textos– se encargaban de ofrecer diversos servicios a las caravanas de viajeros, entre los que el aprovisionamiento de agua resultaba indispensable. No era, desde luego, su única tarea. Ibn Baṭṭūṭa proporciona información de gran relevancia sobre una función esencial desempeñada por esta tribu para garantizar la seguridad de las caravanas comerciales durante su travesía. Según su relato, algunos de sus miembros, caracterizados por tener la mente despierta y por haber realizado el viaje en numerosas ocasiones, ejercían de guías en determinados tramos del camino y eran denominados *takšīf*.²¹ Estos guías, además, ejercían de intermediarios entre las caravanas y otras comunidades, facilitando de este modo la consecución del viaje y la obtención de agua que, de acuerdo con la noticia de Ibn Baṭṭūṭa, se vendía en el desierto. Vale la pena reproducir el testimonio del autor tangerino en su totalidad:

Se llama *takšīf* a cualquier hombre de los Massūfa a quien la caravana alquila para que la preceda hasta Iwālātan, llevando las cartas de los viajeros a sus amigos allí residentes, a fin de que les alquilen viviendas y salgan a esperarles con agua a una distancia de cuatro jornadas. Quien carece de conocidos en Iwālātan escribe a algún mercader de allí bien conocido por sus buenas obras, para que le atienda del mismo modo, y así lo hace. En ocasiones, el explorador sucumbe en este desierto, y al no saber de la caravana los habitantes de Iwālātan, mueren los viajeros o buena parte de ellos. En este desierto hay numerosísimos genios malignos, y si el *takšīf* está solo, juegan con él y le cautivan la atención hasta que olvida su propósito y perece, puesto que no hay camino visible ni señal alguna, solo arenas que el viento arrastra: puedes ver dunas en un sitio y luego trasladadas a otro. Allí, el guía es quien haya repetido el viaje muchas veces y tenga mente despierta. Me asombró que el nuestro, tuerto y con el ojo averiado, era el mejor conocedor de la ruta. El explorador que contratamos en aquel viaje para adelantarse cobró cien meticales de oro y era un Massūfa. A la noche del séptimo día, tras su marcha, divisamos las hogueras de quienes salieran a nuestro encuentro, con lo que nos llenamos de contento.

²¹ ‘Explorador’ (Dozy, 472)

Este desierto fulgura resplandeciente, el pecho se ensancha, el espíritu se apacigua y es lugar a cubierto de salteadores. Abundan allí las vacas salvajes [*addax*] y se acercan en rebaños a la caravana hasta el punto de que los viajeros pueden cazarlas con perros y flechas, pero su carne da sed y por eso las gentes se guardan de comerla. Es curioso que cuando se mata a estas vacas en sus tripas se halla agua. Yo he visto a algunos Massūfa exprimiéndolas para beber el agua que tuvieran. También las serpientes abundan en este desierto.

[...]

Cuando nos juntamos con quienes salieron a recibirnos con agua dimos de beber a nuestros caballos y penetramos en un desierto calurosísimo y diferente de los parajes anteriores. Nos poníamos en marcha después de la oración de *al-‘aṣr* y caminábamos toda la noche para acampar a la mañana. Hombres de las tribus Massūfa, Bardāma y otras acudían con cargas de agua para vendernos. Finalmente entramos en la ciudad de Iwālātan el primer día del mes *Rabī’ I*, tras un viaje de dos meses completos desde Siyilmāsa (Ibn Baṭṭūṭa ár., 242-244; trad., 769-770).

Las tribus del Magreb, cuyos atributos fueron descritos por los cronistas y geógrafos musulmanes, destacaron por su excepcional conocimiento del espacio geográfico que habitaban y su increíble capacidad para localizar agua en este árido territorio. Estos grupos bereberes, que controlaban todas las regiones por las que discurrían las rutas comerciales, eran a su vez mercaderes, transportistas, organizadores de caravanas y dueños de los oasis y puntos de agua, de tal modo que dominaban por completo la red de comercio transahariana (Botte, 29). Su notable presencia y participación activa en las rutas comerciales favoreció el desarrollo y el éxito del comercio que se produjo en la Edad Media y Moderna entre al-Mağrib al-Aqṣā y el Bilād al-Sūdān y, más concretamente, en el eje comercial que partía de Siğilmāsa, que fue el más concurrido.

Como se refleja en los testimonios de Ibn Baṭṭūṭa y León Africano, los viajeros que frecuentaron estas rutas pudieron servirse de la inestimable ayuda de los grupos nómadas y seminómadas autóctonos entre los que los Massūfa ocupan un lugar muy destacado. Estas comunidades, que ejercían de enlace entre diversos contextos culturales, desempeñaban oficios remunerados, los cuales facilitaban el tráfico de mercancías y los desplazamientos de las expediciones. Entre ellos se encontraban la preparación de las caravanas, la cría de camellos para destinarlos como acémilas, el acompañamiento a los viajeros en el camino, ofreciéndoles protección y resguardo y, por supuesto, el suministro de agua y víveres durante el viaje. Además, estos grupos tribales percibían recaudaciones por cada camello y carga que pasaba por su territorio, constituyendo este capital parte de los ingresos que poseían como forma de subsistencia (de Felipe, 67). De este modo, su actividad como agentes de control del tráfico caravanero entre el Magreb y el África subsahariana les condujo a obtener el reconocimiento de auténticos amos y señores de las rutas (Ibn Ḥawqal, 98).

En definitiva, la actividad de estos grupos bereberes y su función como “[...] el verdadero interfaz entre el mundo mediterráneo dominado por el islam árabe y el África negra” (Sarr, 279) constituye un método adicional e indispensable de provisión de agua en el desierto. Este hecho y las otras formas de abastecimiento mencionadas –aguas subterráneas y superficiales–, fueron las alternativas presentes en los itinerarios transaharianos, de las cuales dispusieron los viajeros, siempre y cuando los recursos hídricos y la salvaguarda frente a los peligros así lo permitieran.

Conclusiones

El agua, además de ser un elemento indispensable para la vida que permite la creación y el desarrollo de asentamientos humanos, también favorece los desplazamientos que se producen por muy diversos motivos, entre los que se encuentra la práctica del comercio. El auge de las relaciones comerciales transaharianas medievales y modernas se vio condicionado en gran medida por la exigüidad de recursos hídricos presentes en el desierto del Sáhara, así como por la eficiente gestión de dichos recursos por parte de las caravanas de viajeros y de los pueblos que habitaban la zona. La escasez de agua en el desierto del Sáhara, así como la dificultad para localizarla, condicionaron las largas travesías que se desarrollaban entre al-Mağrib al-Aqṣā y el Bilād al-Sūdān, exponiendo la vulnerabilidad de los viajeros que, a diferencia de los habitantes de este territorio, desconocían las circunstancias de la vida en el desierto. Los testimonios historiográficos, y muy especialmente los relatos de viajes, reflejan la dura realidad de estos expedicionarios y las dificultades a las que se enfrentaban a causa de la privación de agua, entre las que la muerte se manifestaba como un fin recurrente.

El patrimonio textual árabe medieval y otros textos posteriores, como el de León Africano, a través de la descripción histórico-geográfica del territorio comprendido entre al-Mağrib al-Aqṣā y el Bilād al-Sūdān, constituyen una excepcional fuente de información sobre los recursos hídricos en el desierto y su explotación, y proporcionan datos muy significativos, cuyo estudio permite una aproximación al conocimiento de la historia social, política y económica del Magreb. Considerando el agua como uno de los elementos más importantes para garantizar la supervivencia de los viajeros durante las travesías por el desierto, las fuentes árabes nos hablan sobre las diferentes formas de abastecimiento existentes en el Sáhara, entre las cuales estaban el aprovisionamiento por medio de aguas subterráneas y superficiales. También mencionan la labor sustancial de las tribus que habitaban el Sáhara, no solo porque controlaban el acceso y los desplazamientos por las rutas caravaneras, sino porque gestionaban el suministro de agua. Todo ello evidencia asimismo las implicaciones económicas de una necesidad de subsistencia, pues el trazado de las rutas más frecuentadas se desarrollaba por tierras provistas de este elemento. Tierras que, con harta frecuencia, se encontraban bajo la autoridad de determinados grupos favorecidos por la rentabilidad que les proporcionaban los recursos presentes bajo su dominio.

En definitiva, el estudio de los modos de abastecimiento de agua en el desierto del Sáhara revela su influencia decisiva en el comercio transahariano: afectaba al desarrollo de las rutas comerciales y a su recorrido, y comprometía la vida de quienes se adentraban en el desierto con el objetivo de emprender un largo y difícil camino hacia el África subsahariana. De igual modo, el análisis del aprovisionamiento de agua en estos itinerarios evidenciaba la importancia de las relaciones humanas en las travesías por el desierto y el modo en que los dos agentes de esta actividad mercantil –comerciantes y determinados grupos bereberes– se beneficiaban recíprocamente de la explotación de los recursos hídricos en el desierto. El agua fue, por lo tanto, un elemento que permitió la comunicación entre pueblos, que respondió a una necesidad vital y económica, que determinó el trazado de las rutas transaharianas occidentales, y que condicionó, en suma, la propia existencia del tráfico comercial entre el Magreb y el África subsahariana, cuyo alcance traspasaba los límites del Mediterráneo.

Obras citadas

- ‘Alaoui, Laḥcen Ḥafīzi. “Ta’ṭīr al-riyāh ‘alā al-anšita al-iqtisādiyya bi-l-manātiq al-šibh al-Šaḥrāwiyya wa-l-Šaḥrawiyya bi-bilād al-Maḡrib fī al-‘aṣr al-wasīt.” *Hesperis-Tamuda* LII, 1 (2017): 83-101.
- Amblard-Rambert A., Gaussen J., Gaussen M. “Les pointes de la Basse-Vallée du Tilemsi.” *Journal de la Société des Africanistes* 30/2 (1960): 123-143. En línea: [enlace al DOI](#) [Comprobado: 29/03/2021].
- Al-Bakrī, Abū ‘Ubayd. Adrian Van Leeuwen & André Ferré ed. *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*. Qarṭāy (Túnez): Al-Dār al-‘Arabiyya li-l-Kitāb/Bayt al-Ḥikma, 1992. 2 vols.
- Bernus, E. “Azawad.” En *Encyclopédie berbère* 8 (1990): 1206-1207. En línea: [enlace al DOI](#): [Comprobado: 29/03/2021].
- Besler, Hegla. “A contribution to the aeolian history of the Tanezrouft.” *Bulletin de l’Association de géographes français* 483-484 (1982): 55-60. En línea: [enlace al DOI](#) [Comprobado: 29/03/2021].
- Botte, Roger. “Les réseaux transsahariens de la traite de l’or et des esclaves au haut Moyen Âge: VIIIe-XIe siècle.” *L’Année du Maghreb* VII (2011): 27-59.
- Capot Rey, Robert. “Majābat Al-Koubrā D’après Théodore Monod.” *Annales de Géographie* 69, n°373 (1960) : 315-317. En línea: [enlace al DOI](#) [Comprobado: 29/03/2021].
- Chaker, S. “Lemtouna, Lamtūna, Lemta, Lamta/Ilemteyen.” En *Encyclopédie berbère* 28-29 (2008): 4364-4365. En línea: [enlace al DOI](#) [Comprobado: 29/03/2021].
- Colin, G. S. “Lamṭa.” En P. J. Bearman, Th. Bianquis, C. E. Bosworth, E. Donzel, W. P. Heinrichs & *et alii* eds. *The Encyclopaedia of Islam. 2nd edition (EI²)*. Leiden: Brill, 1986. Vol. 5: 652.
- . “Djazūla.” En P. J. Bearman, Th. Bianquis, C. E. Bosworth, E. Donzel, W. P. Heinrichs *et alii* eds. *The Encyclopaedia of Islam. 2nd edition (EI²)*. Leiden: Brill, 1991. Vol. 2: 526-527.
- Devisse, Jean. “Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée: Un essai sur le commerce africain médiéval du XI^e au XVI^e siècle. (Parte I).” *Revue d’histoire économique et sociale* 50 (1972a): 42-73.
- . “Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée: Un essai sur le commerce africain médiéval du XI^e au XVI^e siècle. (Part II).” *Revue d’histoire économique et sociale* 50 (1972b): 357-397.
- Dozy, Reinhart. *Supplément aux dictionnaires arabes*. Leiden: Brill, 1927. 2 vols.
- Felipe, Helena de. “Camelleros saharianos. La caracterización de los almorávidas en las fuentes árabes.” En María Marcos Cobaleda ed. *Al-Murabitun (Los Almorávidas): un imperio islámico occidental. Estudios en memoria del Profesor Henri Terrasse*. Granada: Patronato de la Alhambra y Generalife, 2018. 64-80.
- Fenwick, Corisande. *Early Islamic North Africa. A New Perspective*. Londres: Bloomsbury Academic, 2020.
- Ibn Battūṭa. ‘Abd al-Hādī al-Tāzī ed. *Riḥlat Ibn Baṭṭūṭa*. Rabat: Al-Mamlaka al-Maḡribiyya, 1997.
- . Serafín Fanjul & Federico Arbós trad. esp. *A través del Islam*. Madrid: Editora Nacional, 1981.

- Ibn Ḥaldūn. Abdesselam Cheddadi ed. *Al-Muqaddima*. Al-Dār al-Bayḍā': Bayt al-Funūn wa-l-'Ulūm wa-l-Ādāb, 2005. Vol. I.
- . Abdesselam Cheddadi ed., trad. fr. *Le Livre des Exemples. I. Autobiographie. Muqaddima*. Paris, 2002.
- Ibn Ḥawqal. *Kitāb ṣūrat al-arḍ*. Ed. [s.e.]. Beirut: Dār Maktabat al-Hayā, 1992.
- Al-Idrīsī. *Nuzhat al-muštāq fī iḥtirāq al-āfāq*. Ed. Cairo: Maktaba al-Taqāfa al-Dīniya, 2002.
- Khelifa, A. "Masufa (Massoufa)." En *Encyclopédie berbère* 30 (2010): 4676-4678. En línea: [enlace al DOI](#) [Comprobado: 29/03/2021].
- León Africano, Juan. Serafín Fanjul & N. Consolani trad. esp. *Descripción general del África y de las cosas peregrinas que allí hay*. Granada: Fundación El legado Andalusi, 2004.
- Lessard, Jean-Michel. "Sijilmassa: la ville et ses relations commerciales au XI^e siècle d'après el Bekri." *Hespéris-Tamuda* 10 (1969): 5-36.
- Lévi-Provençal, Évarste. "'Abd al-Raḥmān b. Ḥabīb." En M. Th. Houtsma & *et alii* eds. *The Encyclopaedia of Islam I (EI¹)*. Leiden: Brill, 1986. Vol. I: 86
- Levtzion, Nehemia. *Ancient Ghana and Mali*. Londres: Methuen, 1973.
- Monod, Théodore. *Majābat al-Koubrā*. Arlès: Actes Sud, 1996.
- Nā'amī, Muṣṭafā. "Ġazūla." *Ma'lamat al-Maġrib*. Rabat: Dār al-Amān, 2014 [1^a ed. 1989]. Vol 8: 2999-3002.
- Sarr, Bilal. "Poblamiento y tráfico comercial entre el Magreb al-Aqsā y el Bilād al-Sūdān. Algunas reflexiones para el debate (VIII-XIV)." En María de Fátima Palma & V. Lopes eds. *O Território e a Gestão dos Recursos entre a Antiguidade Tardia e o Período Islâmico*. Granada, 2020. 273-297.