

Patrimonio marítimo en la costa swahili de Tanzania

(Maritime heritage in the Swahili coast of Tanzania)

Noain Maura, M^a José

Museo Romano Oiasso. Escuelas, 1. 20302 Irun
mjnoain.oiasso@irun.org

BIBLID [1137-439X (2007), 29; 257-277]

Recep.: 19.01.06

Acep.: 25.10.06

El patrimonio marítimo de la costa swahili de Tanzania ha preservado los sistemas tradicionales de navegación, construcción naval y pesca. La navegación en barcos a vela se desarrolló gracias a las rutas comerciales del Océano Índico. Hoy en día los dhows siguen construyéndose de forma tradicional, aunque su papel ha quedado relegado al transporte en distancias cortas y a la pesca.

Palabras Clave: Cultura swahili. Océano Índico. Vientos monzones. Navegación. Construcción naval. Pesca. Mtepe. Dhow.

Nabigazio, itsas ontzígintza eta arrantza sistema tradizionalak kontserbatu ditu Tanzaniako swahili kostaldeko itsas ondareak. Indiako Ozeanoko merkataritza itsasbideei esker garatu zen belaontzi bidezko nabigazioa. Gaur egun dhow izeneko itsasontziak era tradizionalan egiten jarraitzen dute, nahiz eta horien zeregina distantzia laburreko garraiora eta arrantzara mugaturik geratu den.

Giltza-Hitza: Swahili kultura. Indiako Ozeanoa. Montzoi haizeak. Nabigazioa. Itsasontzígintza. Arrantza. Mtepe. Dhow.

Le patrimoine maritime de la côte de Tanzanie a préservé les systèmes traditionnels de navigation, de construction navale et de pêche. La navigation en bateaux à voile se déroule grâce aux routes commerciales de l'Océan Indien. Aujourd'hui les dhows sont toujours construits de manière traditionnelle, bien que leur rôle ait été relégué au transport sur de courtes distances et à la pêche.

Mots Clés: Culture swahili. Océan Indien. Vents de mousson. Navigation. Construction navale. Pêche. Mtepe. Dhow.

INTRODUCCIÓN

El término “swahili” hace referencia a una cultura propia de las costas del África Oriental que hunde sus raíces hace más de mil años y que se originó a partir del s. VIII d. C. mediante la mezcla de elementos africanos e influencias externas, introducidas por los comerciantes de origen árabe que llegaron navegando hasta el lugar. El desarrollo del comercio favoreció el crecimiento de los asentamientos costeros, llegando a constituir ciudades con un urbanismo desarrollado y una arquitectura en piedra, que alcanzaron su esplendor durante los siglos XIV y XV. El Océano Índico se convirtió en un espacio común surcado por rutas marítimas, sostenidas por los vientos monzones, en el que el comercio se constituyó como motor de avance económico y vía que propiciaba los intercambios culturales.

Las ciudades swahilis, situadas a lo largo de 2.500 km de costa, desde la ciudad de Mogadiscio en el norte de Somalia hasta Mozambique, funcionaban como centros redistribuidores de las materias primas obtenidas en el interior (metales, madera y pieles de animales, principalmente) que se intercambiaban por productos manufacturados, como cerámica, cuentas de collar o textiles, provenientes de la Península Arábiga, Golfo Pérsico, India y China (fig. 1).

El comercio del Índico se vio impulsado por una serie de avances técnicos en la navegación y la construcción naval, con una tipología bien definida de embarcaciones que, según su tamaño, se utilizaban para distintas rutas, pero que también podían emplearse para la pesca.

Hoy en día, el territorio swahili ha visto reducidas sus dimensiones y se identifica principalmente con las costas de Kenia y Tanzania, pero conserva muchos de los elementos que definieron su personalidad en el pasado. Las embarcaciones que antaño recorrían largas rutas comerciales fueron sustituidas por barcos a vapor desde el s. XIX. Sin embargo, la navegación a vela sigue utilizándose para transporte de mercancías y personas en trayectos cortos, y para la pesca. El mantenimiento de los sistemas tradicionales de navegación, pesca y construcción naval, resultado de las condiciones económicas de Tanzania, ha preservado un

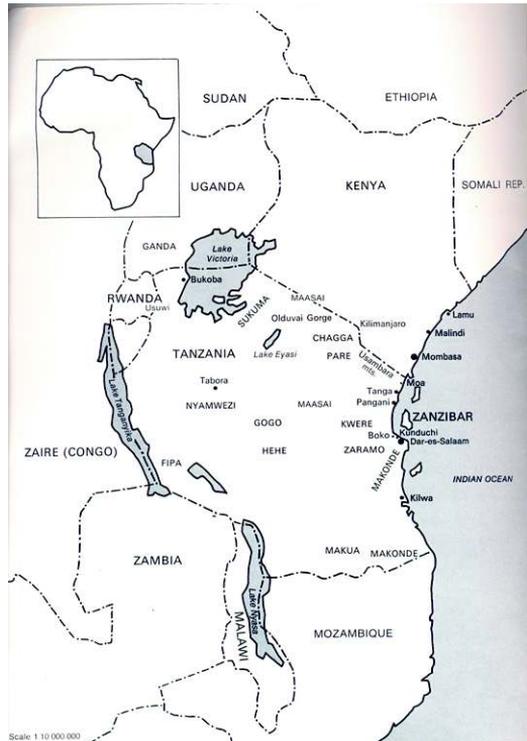


Fig. 1. Mapa de la costa swahili (Wembah-Rashid, 1974; 1).

patrimonio marítimo, tanto material como inmaterial, de gran interés para la antropología. El valor de este acervo, que ya Burton (1993: 152) apreció a mediados del s. XIX, señalando que la gente swahili “*ha viajado, conoce el mar, y hace siglos que está en contacto con la naturaleza más adelantada de la costa*”, reclama todos los recursos necesarios que garanticen su conservación.

EL COMERCIO DE LOS MONZONES

El comercio en el Índico estuvo muy determinado por el régimen de los vientos monzones, cuya naturaleza era conocida por los navegantes al menos desde la Edad del Bronce (3000-1000 a. C.) (Horton, 2000; 9). Los monzones soplan desde el sur y el oeste del Océano Índico entre los meses de abril y septiembre y desde el norte y el este entre noviembre y marzo, lo que permitía a las embarcaciones ir de un territorio a otro y volver en el periodo de un año (fig. 2).

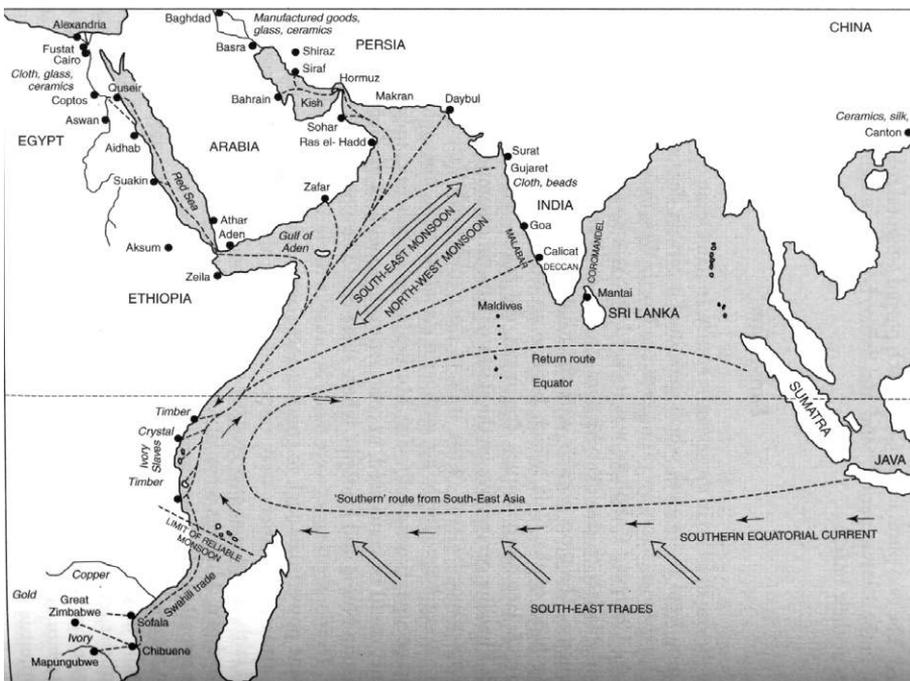


Fig. 2. Monzones y rutas comerciales entre 800 y 1500 (Horton, 2000; 74).

Horton (2000; 12 y ss.) establece distintas etapas en la evolución de los intercambios comerciales. La primera, que abarca desde los orígenes hasta el s. X, comienza con los primeros testimonios de comercio a larga distancia datados en época romana. El Periplo de la Mar de la Eritrea, un texto escrito por un marino griego del s. I d. C., es un testimonio fundamental que deja constancia de

estos contactos entre los navegantes del mundo clásico y las costas africanas, a través de la mención a Azania, territorio identificado con la costa swahili (Iniesta, 2000):

Viajando más allá se halla la última ciudad-mercado del continente de Azania, llamada Rhapta; [...] tiene ingentes cantidades de marfil y de concha de tortuga. A lo largo de esa costa viven hombres de costumbres piratas, de gran envergadura y dirigidos por jefes autónomos en cada sitio. El Jefe Mafaritico ejerce el poder en razón de un antiguo derecho, pero está sometido a la soberanía del que fue primer estado en Arabia. Y las gentes de Muza lo tienen ahora bajo su autoridad, y envían varias grandes embarcaciones con capitanes y agentes árabes, que tienen familiaridad con los autóctonos y se casan con ellos, y que conocen toda la costa y entienden su lengua.

Según el Periplo, los productos intercambiados eran grano, arroz, manteca clarificada de leche de búfalo, aceite de sésamo, ropas de algodón y caña de azúcar. Los materiales de procedencia romana en la costa swahili son escasos pero claros: cerámica aretina y ánforas datadas en el s. I y cuentas de collar de pasta vítrea, entre otros (Horton, 2000).

Los siguientes testimonios de contacto datan ya de época islámica, cuando los navegantes árabes procedentes del Golfo Pérsico y de la Península Arábiga comenzaron a visitar las costas swahilis, funcionando además como incentivo económico para el desarrollo de los asentamientos indígenas. Lentamente comenzaron a afianzarse las rutas comerciales. El marfil en un primer momento y el oro poco después, fueron los productos exportados por excelencia.

A partir del s. XIV los intercambios mercantiles se extendieron por todo el territorio costero abarcando zonas del interior y permitiendo el crecimiento de las ciudades swahilis que vivieron sus momentos de esplendor durante este siglo y los dos siguientes. Kilwa, en la costa sur de Tanzania, se vio especialmente favorecida por el comercio del oro de Zimbabwe que le llegaba a través de la ciudad de Sofala, en la costa de Mozambique. Otros productos de vital importancia eran la madera de manglar, obtenida en el archipiélago de Lamu (Kenia) y en el Delta Rufiji (Tanzania) cuya dureza y resistencia a las termitas la convirtió en un material excepcionalmente apto para la construcción, o el pescado seco y en salazón que se comercializó hasta mediados del s. XX y era exportado en grandes cantidades a la costa occidental de la India.

La llegada de los portugueses, a partir de 1498, cuando Vasco de Gama visitó por primera vez estos territorios, tras franquear el Cabo de Nueva Esperanza, modificó la naturaleza de las prácticas comerciales. Dejaron testimonio de su presencia mediante la construcción de puertos protegidos y fuertes, entre los que destacan la Gereza de Kilwa o el Fuerte Jesús de Mombasa (Kenia). Pero las transformaciones más radicales tuvieron lugar a partir de la creación del Sultanato Omaní de Zanzíbar, desde 1749, que se hizo con el control comercial y que se enriqueció gracias al comercio de esclavos. Este último periodo llegó hasta la época de los protectorados británico y alemán que culminaron con la independencia de Kenia y Tanzania en la década de los años 60 del s. XX.

El comercio de los barcos a vela entró en decadencia a partir de la industrialización y la llegada de los barcos de vapor. Al mismo tiempo, cambiaron las economías de algunos de los países que se convirtieron en el s. XX en ricos productores de petróleo. Los productos industriales desplazaron a los productos de lujo tradicionalmente transportados.

LAS TÉCNICAS DE NAVEGACIÓN

Uno de los aspectos que favoreció estas rutas comerciales en el Índico fue el desarrollo de la ciencia de la navegación que permitió a los marinos alejarse de la costa llegando a puntos tan lejanos como China. El avance en la teoría y práctica de la navegación no fue monopolio de un país, sino un nivel de conocimiento y experiencia general.

El navegante árabe más famoso fue Ahmed Ibn Majid, que vivió en el s. XV, continuando una larga tradición de navegantes indios, persas y árabes. Escribió unos cuarenta trabajos sobre navegación en poemas de fácil memorización, en los que explicaba que un buen marino debía tener conocimiento de las fases lunares, medición de la latitud, vientos, corrientes y sus estaciones, y de los instrumentos de navegación. Asimismo, debía entender el *isharat* o *alamat* (marcas de tierra, barro, hierbas, pájaros y serpientes marinas). Se le suele identificar con el navegante que guió a Vasco de Gama a la India en 1498.

El cálculo de las estaciones de navegación dependía del calendario solar persa con los días contados a partir del Naruz, el Nuevo Año. Las estrellas se utilizaron como guía antes de la introducción de la brújula magnética desde China en el s. XIII. Para medir la latitud, inventaron el *kamal*, un instrumento consistente en un número de piezas oblongas de madera de diferentes tamaños con una cuerda atravesándolas por sus centros. Para medir la altura de la Estrella Polar en el norte de la Osa Mayor, la cuerda se sujetaba entre los dientes con la madera a una distancia determinada desde el ojo, de tal manera que mientras el borde inferior se alineaba con el horizonte, el superior señalaba la estrella. La latitud se calculaba en término del número de dedos por encima del horizonte. Vasco de Gama llevó consigo el *kamal* a Portugal donde adoptó el nombre de "Tavoleta da India" y fue modificada para leer los grados directamente en vez de mediante la medida de dedos utilizada por los árabes.

Había también una serie de guías de navegación (*rahnameh* o *rhamanj* en persa o árabe) y cuadernos de bitácora o *rozhamehs*. Ya desde 1200 existían cartas de navegación chinas que fueron rápidamente adoptadas por los navegantes europeos. El sextante no fue inventado hasta 1731 y el cronómetro hasta 1735. Con el primero se podía medir la latitud y con el segundo, en función del tiempo y la velocidad de la embarcación, la distancia recorrida. La combinación de los dos datos permitió establecer con la necesaria precisión el rumbo y la posición. Muchos navegantes del Índico usaban mapas impresos en occidente y estaban orgullosos de sus sextantes como un símbolo de su competencia en la navegación. Los llamaban *kamal*, transfiriendo el antiguo nombre del aparato de medición al nuevo instrumento.

Los viajeros del Índico no realizaban sus singladuras en rutas largas y directas, sino que navegaban de puerto en puerto, realizando escalas a lo largo de su recorrido. Entre las 300 embarcaciones que llegaron a Zanzíbar en 1945-46, sólo un 5% habían realizado su trayecto de forma directa. La mayoría habían hecho 400 paradas en los puertos intermedios de la costa sur de Arabia, Somalia y África Oriental, antes de alcanzar Zanzíbar y, en algunos casos, proseguir su viaje hacia Mozambique, las Islas Comoro y Madagascar. Realizaban contratos por adelantado para su viaje de retorno, unos cuantos meses después.

LAS EMBARCACIONES

El *mtepe*

Algunas de las embarcaciones que conocemos por menciones en el pasado siguen utilizándose hoy en día en la costa swahili, mientras que otras han desaparecido. Entre estas últimas hay que mencionar el *mtepe*.

No existen dudas de la antigüedad de esta embarcación ya que aparece mencionada en el Periplo de la Mar de la Eritrea. Una primera cita relaciona el nombre de Raphta con el uso de estas naves: “*Viajando más allá se halla la última ciudad-mercado del continente de Azania, llamada Rhapta; su nombre procede de las ya mencionadas barcas cosidas (raphton ploiaron)*” para a continuación recordar que en la isla de Menutias: “*...hay barcos cosidos y canoas excavadas en troncos de una sola pieza, que emplean para pescar y capturar tortugas*” (Iniesta, 2000).

El *mtepe* era una embarcación que incorporaba dos elementos atípicos en el Índico. En primer lugar, los tablones del forro estaban cosidos con cuerda de fibra de coco y sujetados a las cuadernas con clavijas de madera, en vez de ensamblados con clavos de hierro. Era muy resistente contra las rocas coralinas¹ e iba provisto con brújula, cuadrante y cartas náuticas para navegar en mar abierto. Los propietarios colgaban amuletos en la larga proa ornamentada para proteger los barcos del mal de ojo. Hay muchas historias acerca del porqué estas embarcaciones eran cosidas. Una de las tradiciones hablaba de la existencia de montañas magnéticas en el océano que desprenderían los clavos de hierro haciendo naufragar el *mtepe*. El motivo es simplemente que las materias primas, madera y fibra de coco, eran fácilmente obtenibles en el Océano Índico y los barcos cosidos eran más flexibles que los de clavos y más resistentes en las costas coralinas.

El segundo rasgo característico era la utilización de una vela cuadrangular, realizada con fibra de palmera, diferente de la vela latina triangular habitual en

1. La costa de Kenia y Tanzania se caracteriza por ser muy llana, con largas playas de arena interrumpidas en ocasiones por formaciones de manglares, árboles que hunden sus raíces curvas en el agua salada. Avanza, sin apenas descender, hasta el arrecife coralino, a unos 500 m de la playa, ecosistema de gran riqueza en fauna y flora, a partir del cual la cota de profundidad desciende abruptamente.

el Índico. Además, el *mtepe* tenía una larga proa, similar a la cabeza de un pájaro, con la representación de dos ojos en ambos lados. Todos los *mtepe* llevaban tres pequeñas banderas en la cabeza del mástil, que indicaban “guerra” o “paz” dependiendo de su color. Tanto el timón como la proa estaban tallados y pintados en vivos colores con diseños geométricos.

Este tipo de construcción fue muy común en el Océano Índico hasta la llegada de los portugueses en el s. XVI. El *mtepe* era suficientemente fuerte como para navegar hasta China y algunas de las naves alcanzaban grandes tamaños y tonelajes.

El *mtepe* permaneció en uso hasta la década de los años 30 del siglo pasado. En el año 2003, el Museo de la Casa de las Maravillas (Stone Town, Zanzíbar) inició en colaboración con la Embajada de Dinamarca, un proyecto de reconstrucción de un *mtepe*, el primero construido en la costa swahili en más de setenta años, siguiendo con exactitud los testimonios fotográficos contemporáneos y los dibujos (fig. 3). Fue elaborado bajo la dirección de Fundi Mohammed Bwana de Lamu, cuyo abuelo solía construir este tipo de embarcaciones o maquetas. La reconstrucción fue posible gracias a la Embajada de Dinamarca en Dar es Salaam. El *mtepe*, hoy protagonista de la exposición de la planta baja del museo, que recoge distintos testimonios históricos y etnográficos sobre el mundo swahili, recibió el nombre de Shungwaya, el mítico hogar de los bantúes del nordeste de Kenia.



Fig. 3. *Mtepe* de la Casa de las Maravillas, Zanzíbar (foto, Arturo Rey).

La canoa

El *mtumbwi* es una canoa tradicional utilizada para pescar, muy apta para esta tarea, ya que debido a su forma se maneja a la perfección en las estrechas ensenadas que deja al descubierto la marea baja (Juma, 2004). Es una embarcación monóxila, fabricada ahuecando el trono de un mango u otro gran árbol. Los más pequeños pueden ser utilizados para ir del puerto al barco amarrado o en zonas de manglares. Los más grandes, de entre 5 y 8 metros, pueden usarse para la pesca con redes, pita o nasas (fig. 4). Mencionada, al igual que el *mtepe*, en el Periplo, como se observa en la cita anterior, sigue utilizándose hoy en día, especialmente en la costa de Kenia y los alrededores de la isla de Pemba.



Fig. 4. *Mtumbwi*. Museo Nacional de Tanzania. Dar es Salaam.

El *ngalawa* es muy similar a la canoa monóxila pero incorpora dos flotadores a modo de catamarán para ganar estabilidad (fig. 5 y fig. 6).



Fig. 5. *Ngalawa*. Playa de Nungwi, Zanzíbar.



Fig. 6. Tipos de canoas (Piggott, 1961; 21)².

Los dhows

Sin embargo, el barco por excelencia del Océano Índico fue, y sigue siendo en la actualidad en la costa swahili, el *dhow*. La palabra *dhow* es de origen persa, pero fue la Armada Británica quien la popularizó como un término general durante el s. XIX. Fue un tipo de embarcación común a todo el territorio Índico, con distintas nomenclaturas según las regiones, pero correspondiendo a una misma tipología naval.

La característica definitoria de los *dhows* es su vela latina triangular, a veces derivada en vela mística, colgada oblicuamente, lo que permite navegar más cerca del viento (fig. 7 y fig. 8). Se cree que fue desarrollada en el Océano Índico y

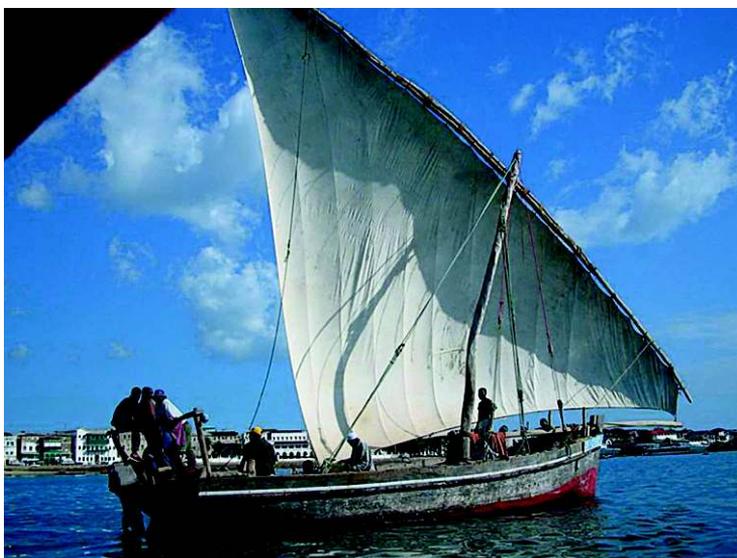


Fig. 7. *Dhow* en el puerto de Stone Town, Zanzíbar.

². Agradecemos la colaboración de Barghash, que tan amablemente nos facilitó las ilustraciones n^º 6, 9 y 10.



Fig. 8. Detalle del aparejo y sistema de varado de un *dhow*. Nungwi, Zanzíbar.

después extendida por el Mediterráneo. Junto con este rasgo, el *dhow* se caracteriza por la utilización en su construcción de clavos de hierro en el ensamblaje de sus piezas, a diferencia del *mtepe*, cuyo origen está, para algunos investigadores, en la influencia europea que se extendió a partir de s. XVI, pero para otros, en cambio, se trata de una aportación procedente de la tecnología náutica china, que alcanzó su esplendor en el s. XV con las grandes expediciones que llegaron hasta la costa swahili.

Otras innovaciones fueron la adopción de la popa cuadrada, tal vez para aumentar la capacidad de transporte, la talla ornamental y la pintura, que fue una aportación tardía proveniente de Europa.

Los *dhow*s se fueron adaptando continuamente a las necesidades y a las condiciones de cada momento, adoptando distintas novedades. Estaban clasificados en diferentes tipos según practicaran una navegación costera u oceánica, según el cargamento que transportaran y según las formas de sus proas y popas. Entre los barcos costeros se encontraban el *beden*, *sambuk*, *mashua*, *jalbut* y *jahazi* y entre los oceánicos el *bum*, *baghala*, *ghanja*, *kotia* y *dangui*. Podían ser desde pequeños barcos con una capacidad de entre 15 y 20 toneladas, como era el caso del *beden*, hasta las 300 toneladas que podía alcanzar el *baghala* (fig. 9 y fig. 10).

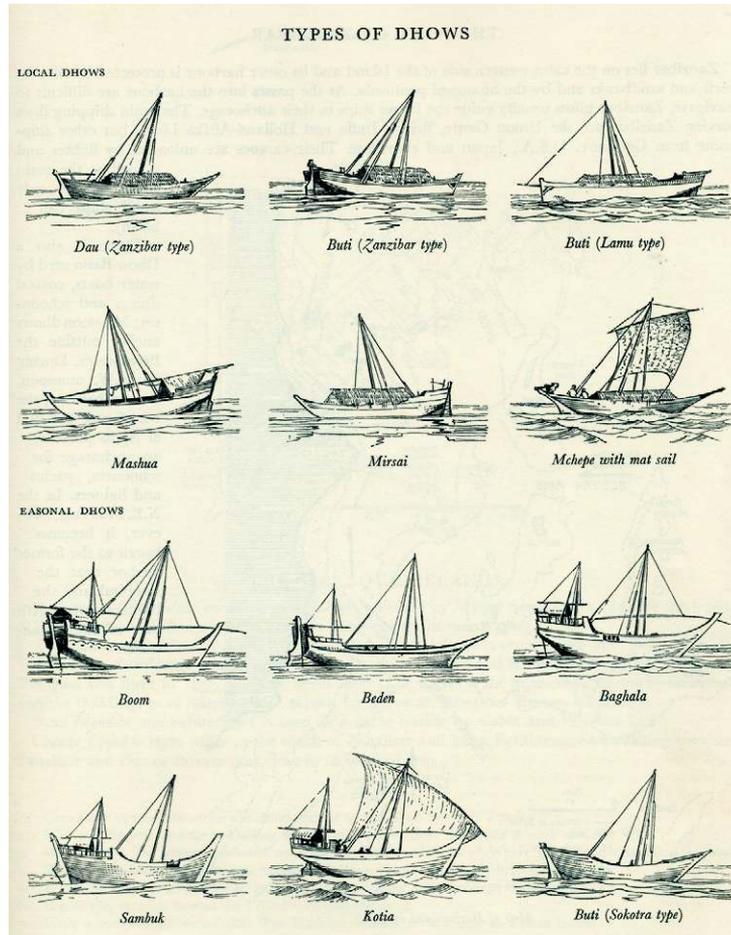


Fig. 9. Tipos de dhow (Piggott, 1961; 31).



Fig. 10. Dhows en Zanzibar en la década de los 50 (foto, F. B. Wilson; Renwick, 1952).

LA CONSTRUCCIÓN DE DHOWS EN LA ACTUALIDAD

Hoy en día el *dhow* sigue utilizándose en la costa de Kenia y Tanzania, especialmente en las islas, entre las cuales los archipiélagos de Zanzíbar en Tanzania y de Lamu en Kenia son un lugar inmejorable para el estudio de estas técnicas que han perdurado en el tiempo. En la isla de Unguja o Zanzíbar el astillero más importante se encuentra en Nungwi, un poblado costero en el norte de la isla, aunque también se construyen y reparan *dhow*s en los alrededores de Stone Town y en Mbweni.

Los *dhow*s se construyen por encargo, como barcos de pesca, y suelen emplear una media de tres personas durante tres meses, que se han formado trabajando en el propio astillero. La madera empleada es la de teca y mango, principalmente, que en ocasiones ha de ser importada del continente debido, sobre todo, a un fenómeno de deforestación que afecta a la isla desde hace largo tiempo. Para las cuadernas utilizan la madera de manglar o *mkandaa* (Juma, 2004).

El proceso de construcción comienza con la colocación de la quilla (*mkuku*), roda y codaste (*fashini*) (fig. 11) para a continuación colocar las cuadernas (fig. 12) y el forro o *maliki*, ensamblado con clavos de hierro (fig. 13 y fig. 14). Insertan algodón entre las rendijas de los tablones del forro y luego pintan la embarcación por fuera y la barnizan por dentro (fig. 15).



Fig. 11. Colocación de quilla, roda y codaste.



Fig. 12. Colocación de las cuadernas.



Fig. 13. Colocación del forro (foto, Asier Iñarra).



Fig. 14. Dhows en proceso de construcción.



Fig. 15. Reparación del casco.

Las herramientas son las propias de la construcción de carpintería de ribera: berbiquí (*keykey*), arco para berbiquí (*uta*) (fig. 16), azuela (*shoka*) (fig. 17), martillo (*njundo*), sargenta (*kilemo*), gramil (*gurumu*) (fig. 18), recipiente para el color azul con el que se trazan las líneas (*kidau*) (fig. 19), gubia (*mangab*), sierra (fig. 20) o lápiz para marcar las líneas de las cuadernas o tiralíneas (*kalam*) (fig. 21), entre otras.



Fig. 16.
Berbiquí.



Fig. 17.
Azuela.



Fig. 18. Gramil.



Fig. 19. Caja para el tinte.



Fig. 20. Sierra.



Fig. 21. Tiralíneas.

ARTES DE PESCA

La pesca practicada desde las embarcaciones, ya sean canoas, catamaranes o *dhow*s, suele llevarse a cabo mediante redes o *nyavu*, que también se emplean desde la misma orilla de las playas. Es habitual ver en Zanzíbar cómo dos hombres se adentran en el agua, a pocos metros de la costa, con una gran red que sujetan por los extremos. La extienden totalmente, avanzan y luego, muy despacio, van cerrando la red en forma de espiral hasta cerrarla por completo y sacar la captura a la playa (fig. 22).



Fig. 22. Pesca desde la playa. Kigwengwa, Zanzíbar.

También desde la costa es habitual el uso de la caña y la pita o *mshipi*, que puede estar fabricada con fibras extraídas de la corteza del baobab (Juma, 2004). Las nasas son asimismo muy frecuentes. La más habitual es la *dema*, una cesta hexagonal de madera de bambú que tiene una boca en forma de embudo por la que entran los peces imposibilitando su salida (fig. 23). De nuevo encontramos en el Periplo un testimonio al respecto: “*En este lugar, hay barcos [...] que emplean para pescar y capturar tortugas. En esta isla también se las atrapa de forma peculiar, con cestas de mimbre que atan entre los escollos a lo largo de la abertura del canal*” (Iniesta, 2000).

Las *uzio* son las trampas en la orilla a modo de corrales, especialmente aptas para este tipo de costa, con unas mareas tan cambiantes (fig. 24). Se ha detectado también el uso de veneno en los canales, extraído de *Euphorbia Cactus*.



Fig. 23. Nasa o dema.



Fig. 24. Corral o uzio. Casa de las Maravillas, Stone Town, Zanzíbar.

La actividad pesquera es exclusiva de los hombres, que también se encargan de las tareas de reparar los barcos y coser las redes (fig. 25). Las mujeres no intervienen en el proceso de trabajo hasta que se llega a la limpieza del pescado y la comercialización de éste. Sin embargo sí llevan a cabo tareas de recolección de algas (*mwani*) y moluscos en la orilla, durante los momentos de marea baja, que aprovechan para pescar con palos afilados los peces de pequeño tamaño, calamares o pulpos que quedan entre las rocas en las aguas poco profundas (fig. 26).



Fig. 25. Reparación de las redes. Mbweni, Zanzíbar.



Fig. 26. Recolección de algas y moluscos. Nungwi, Zanzíbar.



Fig. 27. Venta de *dagaa*. Mercado de Kariakoo, Dar es Salaam.

Finalmente, en la actualidad se están introduciendo métodos de pesca agresivos, como la dinamita, que pone en extremo peligro los ecosistemas del arrecife.

Entre las especies capturadas las hay de muy pequeño tamaño como es el caso de los *dagaa*, unos pececillos que se ponen directamente a secar al sol y que, almacenados en grandes sacos, son comercializados por todo el país (fig. 27).

EL PATRIMONIO MARÍTIMO DE ZANZÍBAR: PERSPECTIVAS DE FUTURO

La isla de Zanzíbar ha experimentado en los últimos años un crecimiento masivo del turismo, que se ha convertido en la primera fuente de ingresos del archipiélago. Los deportes náuticos, como el submarinismo, y la navegación en *dhow*, se han convertido en atractivos que forman parte de la oferta de ocio. Este interés ha servido para revalorizar el patrimonio marítimo de la isla, muy poco estimado por los habitantes de la costa, pero es al mismo tiempo un arma de doble filo dado el impacto que conlleva el incremento turístico en la sociedad isleña.

En la actualidad algunos de los *dhow*s de Stone Town compatibilizan las actividades pesqueras con la navegación turística, transportando a los visitantes a

las islas cercanas en excursiones diarias o realizando viajes cortos para la contemplación de la puesta del sol. Además de estas propuestas, existe cierta inquietud por parte de entidades locales de proteger y revalorizar el patrimonio marítimo, lo que ha cristalizado en iniciativas como la reconstrucción del *mtepe* Shunganywa del Museo de la Casa de las Maravillas, la exposición permanente sobre la cultura swahili del mismo museo, que hace especial hincapié en las técnicas de pesca y en los sistemas tradicionales de navegación, la restauración del barco de uno de los sultanes de Zanzíbar, por parte de la fundación Aga Khan, o iniciativas como las de Jamabeco. Esta última es una asociación sin ánimo de lucro que defiende la práctica de un turismo sostenible, amparado en los métodos tradicionales de conservación medioambiental y sus recursos en contraposición al desarrollo moderno de la pesca con dinamita y el impacto turístico, que ofrece al visitante excursiones temáticas en las que se muestran los métodos tradicionales de pesca y navegación, considerando al patrimonio marítimo material e inmaterial con una visión de interés cultural que intenta incentivar las prácticas turísticas alternativas.

BIBLIOGRAFÍA

- BURTON, Richard. *Las Montañas de la Luna*. Madrid: Valdemar, 1993, original en 1857.
- CHAMI, Felix; PWITI, Gilbert (eds.). *Southern Africa and the Swahili World*. Studies in the African Past. 2002.
- CHITTICK, Neville. *Kilwa: an islamic trading city on the East African Coast*. Nairobi: British Institute in Eastern Africa, 1974.
- CRESPO, Rafael; ROCA, Albert. "Las ciudades swahili". En: *Historia* 16. 1989, n^o 164; p. 43-49.
- FERNANDEZ, Victor M. *Arqueología prehistórica de Africa*. Madrid: Síntesis, 1996.
- HORTON, Mark; MIDDLETON, John. *The swahili: the social landscape of a mercantile society*. Oxford: Blackwell Publishers, 2000.
- INIESTA, Ferrán. "El Islam en el País de los Zanj: el mundo swahili precolonial". En: *Historia* 16. 1989, n^o 164; p. 38-42.
- INIESTA, Ferrán. *Emitai: estudios de historia africana*. Barcelona: Edicions Bellaterra, 2000.
- KIRKMAN, James. *Gedi: historical monument*. 1975.
- LANE, Paul (inédito). *Developing Maritime Archaeology in East Africa: Current Issues and Future Prospects*. Conferencia presentada en las Jornadas de Patrimonio Inmaterial Marítimo (Donostia-San Sebastián, noviembre, 2004).
- NOAIN, Maria José (en prensa). "Arqueología swahili". En: *Boletín Arkeolan*, n^o 12.
- NURSE, Derek; SPEAR, Thomas. *The swahili: reconstructing the history and language of an African society*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1985.
- PIGGOTT, R. J. *A school geography of Zanzibar*. London: MacMillan Co, 1961.
- PUIG VENTURA, Marisa. "El Imperio Monomotapa". *Historia* 16. 1989, n^o 164; p. 50-55.

RENWICK, H. L. *A guide to Zanzibar*. Zanzibar: Government Printer, 1952.

SUTTON, John. *Kilwa: a history of the ancient Swahili town with a guide to the monuments of Kilwa Kisiwani and adjacent islands*. Archaeological sites of East Africa. Reprinted of the article of Azania, 33. Nairobi: British Institute in Eastern Africa, 2000.

VV.AA. *Las artes de la vela*. Madrid: Editorial Raíces, 1983.

WEMBAH-RASHID, J.A.R.; KIRKNAES, Jesper. *Introducing Tanzania through the National Museum*. Dar es Salaam: National Museum of Tanzania, 1974.