Documento
Análisis

77/2026 10/11/2026

Worku Derara

Historia de las rutas comerciales en el Cuerno de África



Historia de las rutas comerciales en el Cuerno de África

Este análisis forma parte del Cuaderno de estrategia:
Cuerno de África, el nuevo centro del mundo africano. *Editado en junio de 2026*

Resumen:

El Cuerno de África, que comprende los Estados modernos de Eritrea, Etiopía, Yibuti y Somalia, es una región importante desde el punto de vista de las relaciones internacionales. Se encuentra en la confluencia del mar Rojo, el golfo de Adén y el océano Índico occidental. El Cuerno de África ha sido testigo de la evolución de las redes comerciales internacionales desde la Antigüedad hasta la actualidad. Existen fuentes arqueológicas y literarias que dan cuenta del papel de la región en el comercio internacional.

El Periplo del mar de Eritrea, el antiguo manual griego de viajes y comercio del siglo i d. C., menciona el centro comercial de Adulis, en la actual zona de Zula (Eritrea), como un «puerto establecido por ley» (*nomimon emporion*). Este puerto fue la principal salida marítima del Reino de Aksum hasta el siglo vii.

Los centros comerciales estratégicos y las rutas comerciales del interior han desempeñado un papel importante en la historia comercial de esta región. Los puertos de Xiis (Heis), Opone (Hafun) y Avalites (Zeila) han sido centros significativos en la historia del comercio indorromano, como indican los hallazgos de ánforas, vasos, monedas y otros productos importados de Arabia del Sur.

Los centros del interior, como Harlaa, en el este de Etiopía, también han desempeñado un papel importante como centros de redistribución, facilitando el movimiento de mercancías importadas hacia el interior. Los pastores nómadas también han desempeñado un papel importante como intermediarios que controlaban el acceso al agua y a los pastos.

NOTA:** Las ideas contenidas en los ***Documentos de Análisis son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

La expansión del islam también ha facilitado la integración de esta región en las rutas comerciales de larga distancia con su sistema único de derecho y religión, lo que contribuyó a facilitar las transacciones comerciales en esta región. Las rutas comerciales de esta parte de África han atravesado periodos de inestabilidad debido a diversos conflictos políticos y militares en la región. Además de los registros históricos, existen numerosos hallazgos arqueológicos que han arrojado luz sobre este proceso.

Palabras clave:

Rutas comerciales, Comercio marítimo, Redes de caravanas, Pastores nómadas, Comercio indorromano.

History of trade routes in the Horn of Africa

Abstract:

The Horn of Africa, comprising the modern states of Eritrea, Ethiopia, Djibouti, and Somalia, is an important region from the point of view of international relations. It is located at the confluence of the Red Sea, the Gulf of Aden, and the western Indian Ocean. The Horn of Africa has experienced the evolution of international trade networks from ancient times to the present. Archaeological and literary sources are available for the role of the region in international commerce. The Periplus of the Erythrean Sea, the ancient Greek travel and trade manual from the 1st century AD, mentions the Adulis trade center in the contemporary area of Zula, Eritrea, as a "port established by law" (a nomimon emporion). This port was the chief maritime outlet of the Kingdom of Aksum until the 7th century. The strategic trade centres and the trade routes in the interior have all played an important role in the trade history of this region. The ports of Xiis (Heis), Opone (Hafun), and Avalites (Zeila) have all been significant centres in the Indo-Roman trade history, as indicated by the findings of amphorae, glasses, coins, and other imports from South Arabia. The inland centres, such as Harlaa in Eastern Ethiopia, have also played an important role as redistribution centres, facilitating the movement of imported commodities into the interior. The nomadic herders have also played an important role as middlemen who controlled access to water and pastures. The spread of Islam has also facilitated the integration of this region into the long-distance trade routes with its unique system of law and religion, which has helped in facilitating business transactions in this region. The trade routes in this part of Africa have experienced a period of unrest due to various political and military conflicts in this region. Besides historical records, there are various archaeological findings that have shed light on this subject.

Keywords:

Trade routes, Maritime commerce, Caravan networks, Nomadic herders, Indo-Roman trade.

Cómo citar este documento:

DERARA, Worku. *Historia de las rutas comerciales en el Cuerno de África*. Documento de Análisis IEEE núm/2026.

Introducción

El Cuerno de África es una región de gran importancia geopolítica que incluye Eritrea, Etiopía, Somalia y Yibuti. Se encuentra en la confluencia del mar Rojo, el golfo de Adén y el océano Índico occidental (figura 1). Históricamente, esta zona ha servido como una encrucijada que conecta África, Arabia y Asia, facilitando el trasiego de mercancías, personas e ideas (González-Ruibal *et al.,* 2021; Fernández Fernández *et al.,* 2022). El Cuerno de África ha participado activamente en redes comerciales regionales e interregionales, que han moldeado de manera significativa el panorama económico, cultural y político de la zona y de regiones más amplias.

Los registros históricos y los hallazgos arqueológicos muestran que el comercio en el Cuerno de África se ha mantenido al menos desde el siglo I d. C. Por ejemplo, el *Periplo del mar de Eritrea*, una guía náutica griega del siglo I d. C., detallaba rutas marítimas, mercancías comercializadas y puertos a lo largo del mar Rojo, el golfo de Adén y el océano Índico (Casson, 1989). Esto indica que el Reino de Aksum comerciaba con marfil y otros productos procedentes del interior de África con destino a puertos como Cyeneum, cerca de lo que hoy es Assab, y hacia Adulis y Avalites (Zeila), en el mar Rojo.

Al otro lado de la región, puertos como Xiis (Heis), Opone (Hafun) y Avalites (Zeila), conectados a la red comercial del mar Rojo y del océano Índico, servían como puntos clave para los intercambios económicos con el Mediterráneo romano, el sur de Arabia y la India (Fernández Fernández *et al.,* 2022; Huntingford y Chittick, 1989). Estos puertos actuaban como importantes centros neurálgicos en las rutas comerciales de larga distancia, por las que se importaban mercancías como ánforas, recipientes de vidrio, cuentas, monedas y cerámica.

Los asentamientos del interior, como Harlaa, en el este de Etiopía, utilizaban rutas que atravesaban llanuras áridas y valles fluviales, aprovechando los conocimientos y la movilidad de los grupos de pastores nómadas para distribuir las mercancías (Torres, 2022; González-Ruibal *et al.,* 2025).

Además, la llegada del islam en el siglo VII supuso un incentivo para ampliar las conexiones comerciales. Durante este periodo, el Cuerno de África estableció vínculos

comerciales con Persia, la India, las Maldivas y África oriental en el marco del comercio del océano Índico (González-Ruibal *et al.,* 2021).

No obstante, existían diversas dinámicas en la región, entre ellas conflictos locales, que afectaban al comercio. Por ejemplo, las rutas comerciales tuvieron que ajustarse periódicamente (González-Ruibal, 2023).

A partir de información arqueológica, histórica y etnográfica, este capítulo pretende explorar la historia de las rutas comerciales en el Cuerno de África. Su objetivo es ilustrar cómo ciertos factores cruciales permitieron a esta región participar en actividades comerciales desde la Antigüedad hasta la época moderna.

Contexto geográfico y medioambiental

El Cuerno de África es una zona de gran importancia geográfica que conecta el mar Rojo, el golfo de Adén y el océano Índico occidental (González-Ruibal *et al.,* 2021). Su paisaje diverso incluye llanuras, tierras bajas áridas, valles fluviales y mesetas de altura.

Estas variaciones geográficas y ambientales han dado lugar a zonas ecológicas únicas, que han influido en el asentamiento y el desplazamiento humanos, así como en la formación de rutas comerciales a lo largo de los siglos (Insoll, 2021). Las llanuras del Cuerno de África han servido como espacios naturales para el comercio marítimo, mientras que los valles y las tierras altas han actuado como centros comerciales para las mercancías importadas (Fernández Fernández *et al.,* 2022).



Figura 1. Mapa de ubicación del Cuerno de África (© Rainer Lesniewski, 2025)

Las lluvias monzónicas permitían una navegación segura por las rutas marítimas entre Somalia y Arabia. Esto se debía a su carácter estacional, lo que permitía a los comerciantes planificar las rutas marítimas con mayor seguridad (González-Ruibal *et al.* , 2021).

Por su parte, las rutas terrestres se veían afectadas, en general, por la disponibilidad de agua, pastos y caminos accesibles. Las caravanas solían viajar a través de valles, pozos y zonas de pastoreo. Estas rutas se guiaban por los conocimientos de los pastores nómadas, que controlaban el acceso a recursos clave (Torres, 2022; González-Ruibal *et al.,* 2025). La disponibilidad de estos recursos esenciales también influyó en el establecimiento de centros comerciales.

Los diversos terrenos de la región del Cuerno de África también influyen en el movimiento de mercancías y personas. Las cadenas montañosas de la región, por ejemplo, proporcionan rutas para el transporte de mercancías, mientras que las zonas desérticas y semiáridas del Cuerno requieren una planificación estratégica.

Las regiones costeras y los puertos naturales del Cuerno de África lo conectan con rutas comerciales de larga distancia que unen la región con el sur de Arabia, el Mediterráneo y el océano Índico (González-Ruibal, 2023).

Las siguientes partes del capítulo presentan el desarrollo histórico de las rutas comerciales en el Cuerno de África, con especial énfasis en el papel de la geografía, el medioambiente y la política en la configuración de estas rutas desde la antigüedad hasta la actualidad. El estudio pone de relieve las conexiones a largo plazo entre las redes comerciales históricas y las redes económicas contemporáneas de la región.

Redes comerciales en la Antigüedad

Entre los siglos I y III d. C., el Cuerno de África fue un participante importante en las redes comerciales tanto marítimas como terrestres, lo que promovió el intercambio económico y cultural a lo largo de Afroeurasia (Seland, 2014). Tanto los datos arqueológicos como los registros históricos revelan que la integración de las regiones costeras y los asentamientos del interior de la región en estas redes comerciales marítimas y terrestres tuvo lugar antes del auge del comercio marítimo islámico (Fernández Fernández *et al.,* 2022).

El Cuerno de África desempeñó un papel muy importante en el comercio y la economía del mar Rojo y del océano Índico durante la Antigüedad. Los puertos a lo largo de la costa de las actuales Eritrea y Yibuti constituían importantes puertas de entrada que conectaban las tierras altas de Etiopía con los mercados de Arabia, la región mediterránea y la India.

La ciudad portuaria de Adulis fue uno de los principales centros comerciales a través de los cuales se exportaban las mercancías de las tierras altas al mercado internacional (figura 2). Los productos que se exportaban desde esta región de África incluían marfil, oro, cuerno de rinoceronte, pieles de animales, incienso y esclavos, mientras que las mercancías importadas eran telas, vidrio, metales, cerámica y especias procedentes de Arabia, la región mediterránea y la India (Casson, 1989; Munro-Hay, 1991).

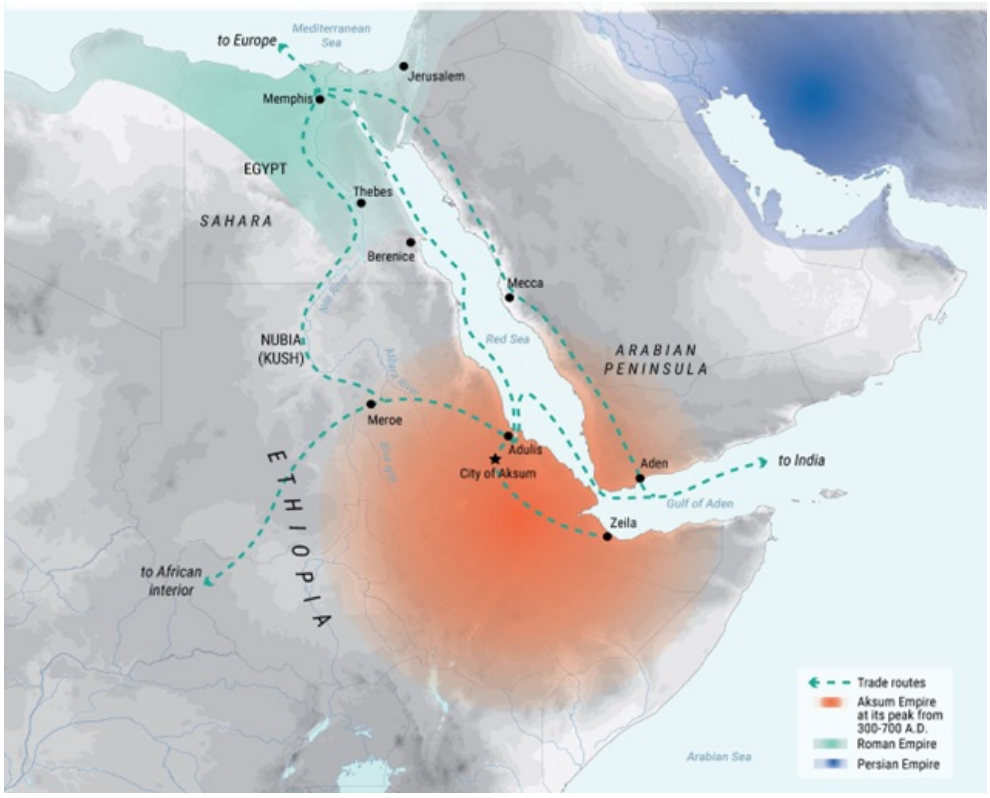


Figura 2. El puerto aksumita de Adulis en el mar Rojo (© Geopolitical Futures, 2018)

En la época del Reino de Aksum, las actividades comerciales en el Cuerno de África se expandieron considerablemente. Las mercancías eran transportadas por el Estado y por comerciantes locales y extranjeros procedentes de Arabia y de la región mediterránea (Phillipson, 2012; Hatke, 2013).

Las investigaciones arqueológicas e históricas sugieren que los puertos del corredor del mar Rojo y del golfo de Adén facilitaron la integración del Cuerno de África en los sistemas comerciales más amplios del mar Rojo y del océano Índico (Fattovich, 2010; Power, 2012).

Algunas de las fuentes de información más valiosas sobre el comercio marítimo temprano del Cuerno de África proceden del asentamiento costero de Xiis (Heis), en el este de Somalia. Las fuentes procedentes de las excavaciones y los estudios arqueológicos han demostrado que la región estaba conectada con diversas partes del mundo a través del comercio.

Esta conexión se ve respaldada por la presencia de cerámica romana y parta importada, así como recipientes y cerámica del sur de Arabia que datan de los siglos I-III d. C. (Fernández Fernández *et al.,* 2022). Las categorías de fuentes mencionadas, en

particular los bienes importados, indican un alto nivel de actividad comercial en lugar de contactos esporádicos.

Los bienes importados se transportaban a la región y, posteriormente, a otras áreas, a través de rutas marítimas que conectaban la península arábiga, el sur de Asia y el Mediterráneo mediante los puertos de la región, entre ellos Xiis, Mundus, Zeila y Berbera (Seland, 2014).

Los antiguos puertos de la región costera, como Opone, actualmente Hafun, han sido muy importantes en la historia del comercio temprano del océano Índico. La presencia de evidencias materiales ha confirmado su implicación en el mundo mediterráneo, incluidos socios egipcios, griegos, romanos y persas (Huntingford y Chittick, 1989).

Del mismo modo, las excavaciones realizadas en Xiis han demostrado la participación de estos puertos en el comercio a larga distancia gracias a la presencia de cerámica importada.

Rutas comerciales interiores en el Cuerno de África

Las rutas interiores del Cuerno de África atravesaban desiertos, llanuras semiáridas y valles de las tierras altas. Facilitaban el transporte de diversos productos comerciales, como ganado, marfil, sal y cereales, entre otros (Woldekiros, 2014). Los hallazgos arqueológicos indican que las rutas comerciales del Cuerno de África, conocidas como rutas caravaneras, se encontraban cerca de lugares con recursos hídricos, lo que constituía una característica fundamental para el comercio (Fernández Fernández *et al.,* 2022).

Las comunidades pastorales nómadas del Cuerno de África no solo actuaban como intermediarias en el comercio entre los mercados del interior y los costeros, sino que también proporcionaban animales de carga y guiaban a los comerciantes a través de entornos hostiles (González Ruibal *et al.,* 2022; Woldekiros, 2014).

Por otra parte, las estructuras sociales locales contribuían a controlar el acceso a los principales recursos y facilitaban la colaboración entre las partes interesadas en el comercio. De este modo, se produjo una integración de las zonas de producción del

interior del Cuerno de África en las redes comerciales interregionales —entre las que se incluía la Ruta del Incienso— y su inserción en los mercados internacionales.

Las resinas naturales, como el incienso y la mirra procedentes del sur de Arabia, Etiopía y Somalia, eran transportadas por caravanas hasta los puertos para su posterior transporte a través de las redes comerciales del océano Índico y el Mediterráneo (Ben-Yehoshua, Borowitz y Hanuš, 2012).

Tanto los datos arqueológicos como los registros históricos ponen de manifiesto que las rutas comerciales permitieron el intercambio de diversos productos básicos, como el marfil, el oro, el carey y los textiles, lo que conformó una compleja red económica basada en la circulación de mercancías extranjeras (Schneider, 2018).

Esta interacción entre las redes marítimas y terrestres permitió que el Cuerno de África participara activamente en el comercio internacional. Las rutas comerciales terrestres se utilizaban para transportar productos locales, como ganado, incienso y marfil, a los centros comerciales a lo largo de la costa, donde se intercambiaban por otros productos extranjeros, como cerámica, vidrio, textiles y objetos de metal (Fernández Fernández *et al.,* 2022). Este intercambio de mercancías promovió la interacción interregional, que se extendía hacia el interior (González Ruibal *et al.,* 2022).

Mientras que el comercio marítimo abrió las puertas a la conexión del Cuerno de África con tierras lejanas, las rutas caravaneras conectaban los puertos de la costa con el interior. Los puertos del golfo de Adén, como Zeila, Berbera y Bulhar, se convirtieron en puertas de entrada que unían las rutas comerciales con las tierras altas de Etiopía y los asentamientos del interior.

El norte de Somalilandia actuaba como región de tránsito, donde se desarrollaban las ciudades estacionales de las caravanas y las ferias de intercambio en los puntos de estrangulamiento críticos. Esto facilitó la interacción entre los pastores, las comunidades costeras y los centros urbanos del interior (Torres, 2022).

Las rutas caravaneras eran flexibles y tendían a seguir zonas con agua y pastos en lugar de caminos fijos. Los elementos arqueológicos que permiten identificar estas rutas incluyen pozos, campamentos y mojones (Insoll, 2021).

Los estudios históricos y arqueológicos también indican que las rutas comerciales podían cambiar en respuesta a la agitación política, la aridez u otras presiones ambientales (Seland, 2014; Woldekiros, 2014).

Implicaciones socioeconómicas y culturales

El comercio en el Cuerno de África tiene importantes implicaciones económicas, sociales y culturales. Desde el punto de vista económico, garantizó el flujo de materiales, ideas y técnicas desde y hacia la región, en particular entre África y Eurasia. Además, los pastores nómadas actuaban como intermediarios en este proceso.

Esto, a su vez, influyó en la formación de asentamientos, en los movimientos y en las alianzas entre las comunidades nómadas (Torres, 2022). Por otra parte, el comercio en la región reforzó la participación de esta en el comercio internacional, asegurando así su participación en la economía marítima global.

Entre los siglos I y III d. C., el Cuerno de África participó activamente en el comercio tanto marítimo como interior. En este proceso, los puertos costeros y las rutas comerciales caravaneras sirvieron como canales complementarios de comercio.

La participación de la región en estas redes comerciales muestra un sistema económico caracterizado por el suministro de bienes producidos localmente, el papel intermediador de los pastores y el intercambio internacional. Estas conexiones comerciales han moldeado los paisajes sociales, económicos y culturales de la región a lo largo de los siglos posteriores (Ben-Yehoshua *et al.,* 2012; Fernández Fernández *et al.,* 2022; González-Ruibal *et al.,* 2022; Schneider, 2018; Seland, 2014; Woldekiros, 2014).

Los pastores nómadas como intermediarios en el comercio

Los pastores nómadas del Cuerno de África facilitaron activamente el comercio entre la región del mar Rojo y la del golfo de Adén, así como con países como Eritrea, Etiopía, Yibuti y Somalia. Si bien los principales puertos, como Adulis, Zeila y Berbera, desempeñaron un papel significativo en el comercio entre estos territorios, también fueron fundamentales para el movimiento de mercancías entre las zonas del interior y las costeras.

Las sociedades nómadas de estos países —como los afar, de Eritrea y Yibuti, y las sociedades nómadas somalíes a lo largo de la costa del golfo de Adén— utilizaban camellos y burros para intercambiar mercancías en estas tierras áridas. El sistema caravanero desempeñó un papel fundamental en el intercambio de mercancías procedentes de regiones sin litoral, como el marfil, el oro, las pieles, el incienso y la mirra, hacia los puertos.

Por otra parte, mercancías como textiles, cuentas de vidrio, artículos de metal y cerámica, procedentes de Arabia, la región mediterránea y el sur de Asia, pasaban de estos puertos hacia las regiones del interior. El comercio fue posible gracias a las rutas caravaneras que conectaban los puertos con las áreas sin salida al mar (Munro-Hay, 1991; Phillipson, 2012).

A través de estas actividades, los pastores nómadas se convirtieron en intermediarios clave al conectar las redes de comercio marítimo con los sistemas económicos del interior del Cuerno de África.

Los registros arqueológicos y etnohistóricos indican que los pastores ayudaban en el transporte de mercancías como el incienso, la mirra, el marfil, la sal, el ganado y los cereales desde las regiones de producción del interior utilizando sus rebaños de animales, su mano de obra y su orientación (Woldekiros, 2014).

Las actividades comerciales de la región recibieron un impulso de las comunidades pastorales, que aprovecharon su capacidad para guiar las caravanas, facilitando el acceso a los recursos en entornos difíciles.

El conocimiento que tenían los pastores sobre las variaciones estacionales, la disponibilidad de agua y los pastos era esencial para el comercio a larga distancia, especialmente en los entornos semiáridos y desérticos, donde la disponibilidad de recursos resultaba crucial para la supervivencia de los comerciantes (Seland, 2014).

Además de las contribuciones mencionadas, los pastores mantenían relaciones con diversas comunidades, lo que los ayudaba a mediar en acuerdos comerciales, resolver conflictos y garantizar rutas seguras para el desplazamiento de los comerciantes y de las mercancías (González-Ruibal *et al.,* 2022).

La ventaja de los pastores en el control de las redes comerciales estratégicas influyó en los sistemas de intercambio regionales. Por lo tanto, los pastores obtuvieron beneficios económicos y sociales derivados del comercio a larga distancia.

La participación de los pastores nómadas del Cuerno de África como intermediarios se ve respaldada, además, por evidencias materiales. Las excavaciones llevadas a cabo en Somalilandia y el norte de Somalia han demostrado que los pastores participaron activamente en el intercambio y el consumo de productos importados de Roma, el sur de Arabia y el océano Índico (Fernández Fernández *et al.,* 2022).

Por lo tanto, los pastores no fueron meros actores pasivos, sino que participaron activamente en el comercio e influyeron tanto en su dinámica como en su estructura.

Expansión islámica e integración comercial (siglos VII-XV)

La expansión del islam, que comenzó en el siglo VII, también marcó un periodo de cambio en el sistema comercial del Cuerno de África, lo que contribuyó a una mayor integración de la región en el sistema comercial de la zona del mar Rojo y del océano Índico.

Los comerciantes islámicos residentes en el Cuerno de África, la mayoría de los cuales procedían de Arabia, pero también del resto del mundo islámico, desempeñaron un papel clave en el desarrollo de centros comerciales en la región, entre ellos Zeila, Berbera y Massawa. Estos centros comerciales desempeñaron un papel fundamental en la conexión interior de Etiopía, Eritrea, Yibuti y Somalia con las redes comerciales de la región del mar Rojo y el océano Índico. Entre los productos básicos exportados desde el Cuerno de África se encontraban el ganado, el marfil, el oro, el incienso, las pieles y los esclavos, mientras que los artículos importados incluían textiles, vidrio, cerámica y metales procedentes de Arabia, Persia y el sur de Asia (Munro-Hay, 1991; Power, 2012).

A partir del siglo VII d. C., se produjeron cambios significativos en el comercio y en los estilos de vida en el Cuerno de África debidos principalmente a la influencia islámica y a la integración de la región en la red comercial del islam.

Ciudades portuarias como Zeila, Berbera, Mogadiscio y Sofala se convirtieron en centros comerciales clave, que conectaban el Cuerno de África con la península arábiga, Persia, la India y, finalmente, la costa suajili (Pouwels, 2002). Estas ciudades portuarias eran

vitales no solo para el comercio, sino también para la educación y la tradición islámica en la región. El auge de las prácticas islámicas contribuyó a impulsar el comercio gracias a las leyes y los principios espirituales compartidos.

Las pruebas arqueológicas muestran un aumento en las mercancías importadas de Yemen, Persia y otros territorios del mundo islámico. Todos estos centros comerciales estaban vinculados a la red comercial del océano Índico, lo que fortaleció las relaciones comerciales y favoreció la conexión entre distintas poblaciones (González-Ruibal, 2023; González-Ruibal *et al.,* 2021).

El surgimiento y el desarrollo de la religión islámica a lo largo de las costas del océano Índico y del mar Rojo marcaron el inicio de nuevas formas de comercio y de conexiones marítimas.

Los comerciantes musulmanes no solo comerciaban con productos como textiles, vidrio y especias, sino que también intercambiaban prácticas bancarias e instrumentos financieros que facilitaban las transacciones financieras a larga distancia (Horton y Middleton, 2000).

Esto marcó el inicio de la mejora de la eficacia y la fiabilidad de las redes de mercado, lo que finalmente condujo a la aparición y el desarrollo de centros comerciales tanto costeros como del interior.

La expansión de la religión islámica en la región del mar Rojo y el Cuerno de África impulsó el comercio mediante el uso de una religión común como forma de fomentar la confianza entre los comerciantes.

Asimismo, esta expansión fomentó el desarrollo del comercio a larga distancia gracias a la intervención de instituciones, las peregrinaciones y los eruditos, lo que favoreció las interacciones culturales (González-Ruibal, 2003).

Los hallazgos arqueológicos también sugieren que la zona recibía importaciones procedentes de Yemen, Persia y otros territorios islámicos.

Las pruebas arqueológicas de los puertos de Somalia, como Mogadiscio, y de los puertos del norte de Somalilandia muestran indicios de un crecimiento continuo del comercio marítimo bajo la influencia del islam.

Las excavaciones de estos yacimientos han revelado restos de cerámica procedente de China, de la India y de Persia, así como restos de cristalería y monedas, lo que demuestra el intercambio regional e internacional de mercancías y de divisas (Bradbury, 2007). Estos yacimientos arqueológicos confirman que el Cuerno de África estaba plenamente integrado en el comercio del océano Índico. La región participó activamente en el intercambio de mercancías tanto valiosas como de uso cotidiano.

La expansión del islam también potenció las redes comerciales del interior. Las rutas caravaneras que conectaban las tierras altas del interior con las zonas pastorales y con los puertos costeros se convirtieron en un sistema progresivamente organizado, en el marco de las regulaciones comerciales islámicas (prácticas basadas en la *sharía*) y las redes sociales de los comerciantes musulmanes (Pouwels, 2002).

Los pastores nómadas mantuvieron su papel de intermediarios y transportaron mercancías como marfil, oro e incienso desde las regiones del interior hasta los mercados de la costa. Estas redes entre el interior y la costa se vieron reforzadas por los núcleos urbanos, desde los cuales se distribuían tanto los productos locales como los importados (Horton y Middleton, 2000).

El estrecho vínculo del islam con el comercio tiene repercusiones tanto políticas como culturales. El Sultanato de Mogadiscio y el Sultanato de Adal, situados en la costa, utilizaron los ingresos procedentes del comercio para reforzar el poder político y mantener alianzas políticas y estratégicas con las regiones circundantes y con socios comerciales lejanos (Bradbury, 2007).

Durante los siglos XIV y XV, el Cuerno de África fue un centro crucial en la red comercial del océano Índico. Las mercancías procedentes de China, la India y Oriente Medio se intercambiaban a través de los puertos de la costa y se distribuían hacia el interior. Por otra parte, los productos locales del interior, entre ellos el oro, el marfil y el ganado, se exportaban a mercados lejanos. En consecuencia, la economía del Cuerno de África experimentó una profunda integración y transformación comercial bajo el islam. Esto también facilitó la conexión interregional entre el Cuerno de África y las rutas comerciales afroeuroasiáticas, y familiarizó a las sociedades de la región con una red comercial interregional, así como con la interacción cultural y religiosa (Pouwels, 2002; Horton y Middleton, 2000; Bradbury, 2007).

Además, la expansión del islam contribuyó a la integración comercial de los pueblos gracias a una religión, una cultura y una legislación compartidas, que resultaron útiles para promover el comercio a larga distancia y la cooperación entre los comerciantes.

Los sultanatos islámicos y sus comunidades comerciales a lo largo de la costa, como, por ejemplo, el Sultanato de Ifat y el Sultanato de Adal, fueron fundamentales para promover las rutas comerciales entre la costa y Etiopía (Fattovich, 2010; Phillipson, 2012).

Por lo tanto, entre los siglos VII y XV, el Cuerno de África se integró en los sistemas comerciales del mar Rojo y del mundo islámico.

La bibliografía disponible indica que la expansión del islam en la región entre los siglos VII y XV fue crucial para configurar la estructura económica y social del Cuerno de África. Esta región estaba conectada por una serie de puertos a lo largo de la costa y por rutas caravaneras, lo que permitía el comercio en la región del océano Índico bajo los principios y las normas jurídicas del islam. Esta región se caracterizaba por una intensa actividad comercial, que facilitaba las interacciones entre culturas, religiones y entidades políticas, convirtiéndolo en un punto focal en Afroeurasia.

El comercio medieval en el océano Índico (siglos XI-XVI)

El Cuerno de África se mantuvo activo en la red comercial del océano Índico desde el siglo XI hasta el XVI.

Entre los puertos que conectaban la región con Arabia del Sur, la India, las Maldivas y Madagascar se encuentran Berbera, Bulhar y Mogadiscio (González-Ruibal *et al.,* 2022). Los hallazgos de los estudios arqueológicos realizados en esta zona, cerca de Berbera y otros puertos a lo largo del mar Rojo, muestran que este periodo se caracterizó por el comercio a larga distancia, especialmente a través de la cerámica y los bienes transportados por vía marítima hacia estos puertos (González-Ruibal *et al.,* 2021).

Berbera, como centro comercial del océano Índico, se mantuvo activa a lo largo de toda la era medieval. Las pruebas arqueológicas revelan la presencia de numerosos productos extranjeros y una gran parte de las importaciones consistía en cerámica asiática. Estos hallazgos sugieren que los productos que llegaban a Berbera se

redistribuían hacia el interior, abasteciendo de productos básicos a los pastores y a las comunidades de las tierras altas (González-Ruibal *et al.,* 2021).

Los Estados medievales, como el Sultanato de Adal (*c.* 1403-1577), reconfiguraron aún más las rutas comerciales. La estructura de gobierno y las alianzas de Adal ampliaron el papel comercial de puertos como Berbera y Mogadiscio, impulsaron las actividades comerciales y los conectaron con redes más amplias del océano Índico.

Sin embargo, a finales del siglo XVI, fuerzas externas —principalmente las intervenciones navales portuguesas y los conflictos regionales— interrumpieron estas rutas comerciales y debilitaron el comercio a larga distancia (González-Ruibal *et al.,* 2021).

En general, entre los siglos XI y XVI, los puertos de Berbera, Bulhar y Mogadiscio funcionaron como centros clave dentro de la red comercial del océano Índico, facilitando el intercambio de mercancías entre el interior del Cuerno de África, Asia, Arabia y otras regiones.

Este comercio estaba profundamente arraigado en las costumbres y en los sistemas administrativos locales, especialmente bajo la influencia del Sultanato de Adal.

Estos acontecimientos ponen de relieve el importante papel que desempeñó el Cuerno de África en el comercio marítimo medieval (González-Ruibal *et al.,* 2021).

En conclusión, el Cuerno de África desempeñó un papel destacado en la red comercial del océano Índico entre los siglos XI y XVI.

Los centros comerciales como Berbera, Bulhar y Mogadiscio conectaban la región con Arabia, la India y otras regiones. Los registros arqueológicos, en particular la cerámica, indican la existencia de un intenso comercio y el intercambio de mercancías con las regiones del interior.

El Sultanato de Adal desarrolló aún más la red comercial al conectar los centros comerciales con el interior. Sin embargo, la red comercial decayó a finales del siglo XVI debido a las guerras y a la injerencia del Imperio portugués.

Historia moderna de las rutas comerciales en el Cuerno de África

Desde el siglo XVI hasta principios del siglo XX, el comercio en el Cuerno de África respondió a los cambios en la política regional, a la expansión europea y a la integración en una economía global.

Los puertos a lo largo de la costa, como Massawa y Assab en Eritrea, así como Yibuti y Berbera en Somalia, fueron centros importantes para la importación de textiles, armas de fuego, azúcar, café y otros productos manufacturados, así como para la exportación de productos regionales como el café, las pieles, la sal, la goma arábiga y el ganado (Fattovich, 2010; Power, 2012).

Las rutas caravaneras del interior continuaron conectando los centros de producción con los puertos y, aunque las redes de pastores nómadas fueron indispensables en épocas anteriores, aquí se mencionan solo brevemente, ya que su papel de intermediarios ya ha sido tratado (véase «Los pastores nómadas como intermediarios en el comercio»).

En el periodo moderno, el énfasis recae en el surgimiento de la política portuaria, las intervenciones coloniales y los desarrollos en materia de infraestructura que reconfiguraron la dinámica comercial. Las incursiones navales portuguesas en el siglo XVI desafiaron las redes tradicionales del océano Índico que operaban a través de Berbera, Zeila y Mogadiscio (Newitt, 1995).



En este periodo, la atención se centra en el desarrollo de la política portuaria, las intervenciones coloniales y el desarrollo de infraestructuras, que afectaron al comercio.

Las incursiones navales portuguesas del siglo XVI afectaron a las redes comerciales tradicionales del océano Índico que operaban a través de Berbera, Zeila y Mogadiscio (Newitt, 1995).

En los siglos XVII y XIX, los intereses coloniales británicos e italianos continuaron influyendo en el comercio de la región. La Somalilandia británica buscaba controlar el flujo comercial y la recaudación de impuestos a través de Berbera, mientras que la Somalilandia italiana construyó puertos y carreteras que conectaban la costa con el interior (Samatar, 1989). Los puertos eritreos de Massawa y Assab siguieron abasteciendo el comercio etíope y el de otras regiones, y los puertos somalíes de Bosaso funcionaron como enclaves comerciales internacionales por derecho propio (Ahmed, 2011; Mohamoud, 2014).

A pesar de todos estos problemas geopolíticos, los patrones históricos del comercio se han mantenido. Los puertos costeros siguen siendo centros de comercio internacional, mientras que las redes pastorales y rurales continúan facilitando el comercio desde los centros de producción hasta los puntos de salida marítimos.

El desarrollo de infraestructuras, como nuevas carreteras, vías férreas y la ampliación de los puertos, ha integrado el Cuerno de África en el comercio mundial, tras siglos de interconexión histórica (Ahmed, 2011; Mohamoud, 2014).

En resumen, las rutas comerciales contemporáneas del Cuerno de África dan testimonio de la continuidad de las rutas comerciales históricas, influidas por la geografía, el papel de los pueblos nómadas como intermediarios y la ubicación estratégica de los puertos.

El colonialismo europeo y la geopolítica contemporánea han experimentado transformaciones, pero no han alterado el carácter esencial de las rutas comerciales históricas de la región.

Los puertos de Massawa, Assab, Berbera y Yibuti, así como las rutas terrestres, han mantenido a la región integrada en el comercio intercontinental durante más de dos milenios.

Repercusiones políticas, militares y geopolíticas en el comercio del Cuerno de África

El comercio en el Cuerno de África ha estado históricamente determinado por el poder político, la influencia militar y el control estratégico de los corredores clave.

Desde las antiguas redes de caravanas que conectaban las regiones de tierras altas y tierras bajas hasta la logística portuaria moderna, el acceso a las rutas comerciales siempre ha reflejado los intereses de múltiples actores regionales (Fernández Fernández *et al.*, 2022).

En el caso de Eritrea, tras su independencia en 1993, Etiopía quedó sin salida al mar, lo que convirtió el acceso a los puertos en una necesidad estratégica.

En el pasado, emperadores etíopes, como el emperador Menelik II, intentaron acceder a los puertos del mar Rojo para poder conectar las tierras altas con las rutas internacionales, tanto para la exportación de productos como el café, el marfil y las pieles como para la importación de productos como textiles, metales y cerámica (Bahru, 2001; Munro-Hay, 1991; Phillipson, 2012). La pérdida de los puertos de Assab y Massawa a manos de las potencias coloniales italianas no hace más que subrayar el hecho de que Etiopía carece históricamente de un acceso directo al mar.

En el mundo moderno, Etiopía ha utilizado principalmente el puerto de Yibuti, lo que ha otorgado a este país una influencia significativa sobre las actividades comerciales etíopes.

En un intento por mejorar el acceso a rutas comerciales alternativas, Etiopía firmó un memorando de entendimiento para arrendar terrenos en la zona del puerto de Berbera, en Somalilandia, lo que mejoró tanto la logística comercial como las relaciones políticas. Sin embargo, Somalia, que afirma que Somalilandia forma parte de su Estado soberano, se ha opuesto a este memorando de entendimiento y retiró a su enviado por considerar que vulneraba su soberanía (IGAD, 2022; SomalilandReporter.com, 2024).Para Eritrea, el control sobre Massawa y Assab supone una ventaja estratégica de carácter histórico. Estos puertos otorgan a Eritrea el control sobre sus actividades comerciales, pesqueras y marítimas, y le permiten influir en las negociaciones regionales e internacionales (Fattovich, 2010). La posición estratégica de Eritrea pone de relieve que el acceso al mar

Rojo no solo supone una ventaja económica, sino que también le confiere influencia política en sus relaciones con Etiopía, Yibuti y otras naciones del mar Rojo.

El interés de Somalia por los puertos de Berbera y Bosaso pone de manifiesto el equilibrio existente entre la soberanía y los intereses económicos. Los puertos permiten a Somalia y a Somalilandia acceder al golfo de Adén y al océano Índico, lo que garantiza la estabilidad económica de esta región, además de fomentar la inversión extranjera y el establecimiento de alianzas (Power, 2012). La postura de Somalia respecto a los acuerdos etíopes en Somalilandia muestra la existencia de un equilibrio de intereses.

El Cuerno de África continúa en un estado de inestabilidad geopolítica. Las relaciones entre Etiopía y Eritrea, así como la inestabilidad ocasional en Somalia, suponen riesgos para las rutas comerciales terrestres y marítimas (GIS Reports Online, 2025; International Crisis Group, 2025; Lyons, 2020a). La implicación de los representantes de los Estados del Golfo, así como los cambios en las lealtades en la región, repercuten en la seguridad y la fiabilidad de las rutas comerciales (The Century Foundation, 2026; Dawan Africa, 2026; Chatham House, 2025; Verhoeven, 2018; Gebru, Zeru y Tekalign, 2023).

Esta competencia por el acceso a los puertos reviste una importancia geopolítica y militar significativa. La ampliación del acceso a los puertos etíopes, junto con la independencia de Eritrea y Somalia, ha creado una situación compleja e interconectada. En resumen, el comercio regional no es un fenómeno puramente económico. Obtener acceso a los puertos, controlar las rutas y formar alianzas tiene un peso geopolítico significativo. El análisis de estas cuestiones desde las perspectivas de Etiopía, Eritrea, Somalia y Somalilandia revela que los patrones comerciales regionales han sido configurados por siglos de acontecimientos históricos, militares y geopolíticos entrelazados. La disputa sobre las rutas y el acceso a los puertos tiene su origen en estos patrones geopolíticos de larga duración.

Impactos culturales y económicos del comercio en el Cuerno de África

Tradicionalmente, el comercio en el Cuerno de África ha influido tanto en las estructuras económicas como en la composición cultural de la región. Desde la Antigüedad hasta la actualidad, la actividad comercial ha permitido la formación de centros urbanos y la

estratificación social, procesos que han vinculado a la región con el resto de Afroeurasia (Fernández Fernández *et al.,* 2022).

Desde un punto de vista económico, la actividad comercial contribuyó a la diversificación económica de los mercados locales y regionales mediante la conexión de los puertos costeros con los centros económicos del interior. Por ejemplo, en la Antigüedad, los puertos de Xiis (Heis) y Mundus fueron clave para facilitar los intercambios comerciales de productos como el marfil, el carey y el incienso de África, a cambio de bienes procedentes del mundo romano, parto y del sur de Arabia (Fernández Fernández *et al.,* 2022; Seland, 2014).

Si bien el comercio contribuyó a la creación de riqueza entre las élites regionales, también fomentó la participación de los pastores nómadas como intermediarios en la redistribución comercial de los bienes importados hacia las regiones del interior (González-Ruibal *et al.,* 2022).

En la época medieval, puertos como Berbera, Bulhar y Mogadiscio surgieron como centros de especialización económica, con residentes urbanos —artesanos, comerciantes y mercaderes— participando en complejas cadenas de suministro que conectaban el Cuerno de África con la India y las Maldivas (González-Ruibal *et al*., 2021).

El comercio tuvo un impacto en el tipo de mano de obra y en los estilos de producción. Por ejemplo, las ciudades de la costa desarrollaron economías especializadas, como el tejido, la construcción naval y la producción cerámica. Por su parte, el interior contaba con ganado, incienso y excedentes agrícolas destinados a satisfacer las necesidades de los mercados locales e internacionales (Horton y Middleton, 2000). Esta dinámica dio lugar a una interdependencia económica entre las sociedades urbanas, del interior y costeras, lo que contribuyó a la resiliencia social y económica de la región.

Desde una perspectiva cultural, el comercio promovió el intercambio de religiones e ideas, especialmente tras la llegada del islam en el siglo VII. Las ciudades costeras se convirtieron en importantes centros islámicos de aprendizaje. Las mezquitas, las madrasas y los waqf no solo promovían la oración y el aprendizaje, sino que también facilitaban el comercio mediante sistemas de crédito basados en la ley *sharía* (Pouwels, 2002; Bradbury, 2007). En este proceso, artesanos, eruditos y viajeros introdujeron

nuevos diseños, lenguas y formas artísticas que resultan evidentes en las ciudades de Mogadiscio, Zeila y Harar (Horton y Middleton, 2000).

En el ámbito social, el comercio influyó en las prácticas rituales y culturales mediante el uso de artículos de lujo importados durante ceremonias y bodas, lo que simbolizaba la identidad local como la participación en redes internacionales (González-Ruibal *et al.,* 2022). Además, la circulación de monedas, textiles y cerámica contribuyó a que las poblaciones del Cuerno de África y de regiones más amplias compartieran una cultura común.

En la época moderna, el comercio ha seguido teniendo implicaciones económicas y culturales. La disponibilidad de puertos como Yibuti, Berbera y Bosaso ofrece oportunidades de comercio internacional, de urbanización y de participación continuada de los pastores en los mercados regionales, mientras que los bienes y la cultura modernos se desplazan a gran velocidad por toda la región, lo que contribuye a preservar los patrones históricos de interconectividad (Ahmed, 2011; Mohamoud, 2014).

En resumen, el comercio en el Cuerno de África siempre ha influido tanto en el desarrollo económico como en las dinámicas culturales. La actividad comercial ha vinculado a los habitantes del interior y de la costa, ha facilitado la creación de riqueza, ha promovido la complejidad social y ha integrado la región en el mundo afroeuroasiático más amplio (Fernández Fernández *et al.,* 2022; González-Ruibal *et al.,* 2021; Horton y Middleton, 2000).

Tabla 1. Resumen de las importaciones y exportaciones a través de los principales puertos del Cuerno de África

País	Puerto	Ubicación / Notas	Principales exportaciones	Principales importaciones	Uso histórico / moderno	Referencias
Eritrea	Massawa	Costa del mar Rojo	Café, ganado, pieles, marfil; personas esclavizadas (comercio histórico del mar Rojo)	Textiles, maquinaria, artículos de metal	Importante puerto comercial axumita e islámico; sigue activo en la actualidad	Munro-Hay (1991); Phillipson (2012); Fattovich (2010); Pankhurst (1961)
	Assab	Costa sur del mar Rojo	Café, sal, ganado	Productos manufacturados, textiles	Principal salida comercial de Etiopía a finales del siglo XIX y durante el siglo XX; posteriormente controlada durante la colonización italiana	Bahru (2001); Munro-Hay (1991); Pankhurst (1961)
Yibuti	Puerto de Yibuti	Golfo de Tadjoura	Ganado, sal, café	Petróleo, productos alimenticios, productos manufacturados	Importante centro de tránsito moderno para las importaciones y exportaciones de Etiopía	Bahru (2001); Power (2012)
Somalia	Berbera	Golfo de Adén	Ganado, pieles, goma arábiga; esclavos (comercio regional en algunos periodos)	Textiles, azúcar, cerámica	Comercio histórico con Arabia, la India y Europa; desarrollo moderno como puerto comercial	Power (2012); Fattovich (2010); Pankhurst (1961)
	Zeila	Golfo de Adén	Ganadería, incienso, mirra; personas esclavizadas (redes comerciales medievales)	Textiles, cerámica	Importante centro comercial islámico medieval, unía Etiopía y Arabia, decayó tras el auge de Berbera	Munro-Hay (1991); Fattovich (2010); Pankhurst (1961)
Etiopía	–	Sin salida al mar desde 1993; anteriormente	Café, pieles, marfil	Textiles, maquinaria	Dependía de las rutas de caravanas que unían el interior	Bahru (2001); Pankhurst (1961); Power (2012)

		tenía acceso a través de los puertos del mar Rojo			con los puertos del mar Rojo y del golfo de Adén	
Kenia	Puerto de Mombasa	Costa del océano Índico	Marfil, pieles, productos agrícolas; personas esclavizadas (comercio del océano Índico)	Textiles, artículos de metal, artículos de lujo	Importante puerto suajili y moderno que conecta África oriental con Arabia, la India y Europa	Fattovich (2010); Power (2012); Chittick (1974)
	Lamu	Costa del océano Índico	Especias, marfil, productos agrícolas; personas esclavizadas (comercio regional)	Textiles, abalorios, cerámica	Importante ciudad comercial suajili que conectaba el interior con las redes marítimas	Fattovich (2010); Power (2012); Chittick (1974)
Sudán	Suakin	Costa del mar Rojo	Oro, marfil, goma arábiga; personas esclavizadas (tránsito del comercio de esclavos del mar Rojo)	Textiles, especias y productos manufacturados	Puerto islámico medieval y de la Edad Moderna que conectaba el comercio del corredor del Nilo con las rutas del mar Rojo	Fattovich (2010); Power (2012); Pankhurst (1961)
	Puerto Sudán	Costa del mar Rojo	Goma arábiga, ganado, minerales	Maquinaria, petróleo, productos alimenticios	El principal puerto moderno de Sudán, por donde pasa la mayor parte del comercio internacional	Power (2012); Fattovich (2010)

Observaciones finales

Al trazar la evolución histórica de las rutas comerciales en el Cuerno de África, queda claro que esta región de África ha ocupado siempre una posición estratégica en lo que respecta a su relación con el sistema mundial afroeuroasiático.

Desde el inicio de la era común hasta la época moderna, el Cuerno de África actuó como un puente dinámico entre África y Arabia.

Las pruebas arqueológicas ponen de manifiesto que tanto las rutas comerciales marítimas como las rutas caravaneras del interior funcionaron de manera complementaria, garantizando el libre flujo de mercancías, personas e ideas a través de distintas zonas ecológicas y políticas. Mientras que los centros comerciales costeros de Adulis, Zeila, Berbera y Mogadiscio conectaban el interior de Etiopía con el sistema marítimo internacional, las rutas caravaneras del interior garantizaban el libre flujo de mercancías entre las zonas de producción y el mercado internacional.

Otro factor igualmente importante fue la participación de las sociedades pastorales nómadas en el sostenimiento de estas redes. Estas sociedades conocían las rutas que seguían las caravanas en las diferentes estaciones del año, así como los recursos hídricos y de pastoreo disponibles. La participación de estas sociedades como intermediarias fue fundamental para la formación de las redes comerciales regionales. La participación de estas sociedades en las redes comerciales regionales del Cuerno de África pone de manifiesto la estrecha relación entre el medioambiente y la economía.

Otro factor importante que desempeñó un papel fundamental en la configuración del comercio en la región fueron los cambios religiosos y políticos. El surgimiento del islam a partir del siglo VII contribuyó a potenciar el comercio en la región, ya que estableció normas culturales que ayudaron a articular las conexiones comerciales a través del mar Rojo y el océano Índico. El establecimiento de ciudades en la costa contribuyó a crear una plataforma para el avance del conocimiento, consolidando aún más la integración de la región. Los acontecimientos posteriores, como la expansión europea y el colonialismo, contribuyeron a transformar la naturaleza de la región, sin menoscabar la importancia de los puertos del mar Rojo y del golfo de Adén.

Es en el contexto mencionado anteriormente donde la necesidad de Etiopía de tener acceso al mar ha sido una cuestión clave en la geopolítica de la región. En este sentido,

las entidades políticas que conformaban Etiopía buscaban tener acceso a puertos como Massawa y Assab para vincular la economía de las tierras altas con la economía internacional.

Sin embargo, tras la aparición del colonialismo en la región a finales del siglo XIX, y posteriormente con la independencia de Eritrea en 1993, Etiopía quedó convertida en un país sin litoral. Desde entonces, ha dependido principalmente del puerto de Yibuti para el comercio internacional, aunque ha intentado acceder a la región a través del puerto de Berbera. En esencia, esto significa que el control de las rutas marítimas ha sido una cuestión clave en la geopolítica de la región.

A pesar de los numerosos cambios que se han producido a lo largo del tiempo, la naturaleza subyacente del comercio en la región se ha mantenido notablemente constante. Los puertos marítimos, las rutas caravaneras del interior y los grupos intermediarios han seguido siendo componentes clave del panorama económico de la región. Las infraestructuras contemporáneas y las redes de comercio internacional han remodelado las redes comerciales históricas; no obstante, recuerdan la interdependencia interregional que se estableció hace muchos siglos.

Por último, la historia de las rutas comerciales del Cuerno de África pretende ilustrar la importancia de la región como encrucijada para el comercio, la cultura y la política. El hecho de que la región sea un nexo entre el continente africano y el resto del mundo en efectos comerciales, tanto por mar como por tierra, no hace sino subrayar que el Cuerno de África ha sido un importante centro de comercio durante aproximadamente los últimos dos mil años. Los antecedentes históricos de la región no solo son relevantes para su propia historia, sino también para el debate actual sobre su economía.

*Worku Derara**
Departamento de Historia y Arqueología
Universidad de Adís Abeba