

ENRIQUE GOZALBES CRAVIOTO
Universidad de Castilla-La Mancha

El presente texto pretende ser un modesto homenaje a la figura intelectual y humana de María Jesús Viguera Molins, a quien he tratado de una forma intermitente desde hace ya muchos años, en especial como producto de su amistad con mi padre. María Jesús Viguera ha tratado en diversas ocasiones de las relaciones entre al-Andalus y el Magreb en el entorno cronológico medieval que ahora nos interesa, si bien es cierto que, por lo general, ha focalizado su interés sobre todo en los factores de carácter político¹. Por otra parte, la elección del tema concreto parte de las consideraciones recogidas por María Jesús Viguera en las notas introductorias a un estudio sobre las relaciones entre la Península Ibérica y el Magreb: «tratar estas relaciones supone reconocer que hubo una historia compartida entre las tierras europeas y las norteafricanas, separadas y a la vez comunicadas por el mar Mediterráneo, potente vía de tráfico»². Separación, comunicación y tráfico comercial, aspectos sobre los que recogeremos algunos datos.

¹ M. J. VIGUERA, «Relaciones entre el Magreb y al-Andalus en el siglo XI», *Actas del II Coloquio Hispano-marroquí de ciencias históricas*, Madrid, 1992, pp. 357-369. Vid. también P. BENEYTO y F. ROLDÁN (Eds.), *Al-Andalus y el Norte de África: relaciones e influencias*, Sevilla, 2004. Es indudable que una de las principales aportaciones ha sido la traducción y estudio del Musnad de Ibn Marzuq, que narra los «hechos memorables» de Abul-l-Hasan, soberano de los benimerines, y que fue publicado en Madrid en 1977.

² M. J. VIGUERA, «Introducción», en M. GARCÍA ARENAL y M. J. VIGUERA (Eds.), *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (siglos XIII-XVI)*, Madrid, 1988, p. I.

Como es bien sabido, a lo largo de la Historia el estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán han jugado de forma alternativa y/o complementaria un papel como puente y como frontera, en un feliz símil presentado en 1954 por el geógrafo Jean Sermet. En el espacio de una contribución de este tipo resultaría ilusorio plantear una visión de conjunto que resultara completa. Más allá de la discusión, que aparece y reaparece, sobre las hipotéticas influencias de industrias líticas del Paleolítico, que indicarían el tránsito del estrecho de Gibraltar, desde el Neolítico se tienen documentados unos contactos más o menos regulares (cerámicas cardiales similares), y desde hace unos 5.000 años incluso la existencia de ciertas pautas comerciales, como son el intercambio entre vasos campaniformes peninsulares y el marfil norteafricano³ que se utilizó como material para la fabricación de objetos rituales en la prehistoria peninsular.

Los fenicios primero, y los cartagineses después, establecieron una identidad en unos contactos económicos bastante estrechos, de lo que se ha llamado el «círculo del Estrecho» (siguiendo al respecto los análisis del arqueólogo Miguel Tarradell en los años sesenta), centralizando especialmente su control comercial desde la hispana *Gadir* (Cádiz) y la norteafricana *Lixus* (Larache)⁴; el mismo tipo de objetos se usaban en una y otra orilla, y las producciones se comercializaban en similares envases. Ese denominado «círculo del Estrecho» por parte de la historiografía, perduró durante mucho tiempo, sobrepasando ampliamente las etapas del influjo púnico⁵.

Es indudable que más allá de las empresas comerciales el gran referente político en la Historia viene determinado por el Imperio Romano. Especialmente en época del cambio de Era, con la política de Octavio Augusto, se establecieron unas líneas concretas para la comunicación y el contacto entre la Península Ibérica y el

³ G. SOUVILLE, «Réflexions sur les relations entre l'Afrique et la Péninsule Ibérique aux temps préhistoriques et protohistoriques», *Homenaje al prof. Martín Almagro Basch*, 1, Madrid, 1983, pp. 407-415; IDEM, «Contacts et échanges entre la Péninsule Ibérique et le Nord-Ouest de l'Afrique durant les temps préhistoriques et protohistoriques», *Comptes Rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 1998, pp. 163-177.

⁴ M. TARRADELL, «Economía de la colonización fenicia», *Estudios de Economía Antigua de la Península Ibérica*, Barcelona, 1968, pp. 81-97; M. FERNÁNDEZ-MIRANDA y A. RODERO, «El círculo del Estrecho veinte años después», *Actas del II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar. II: Arqueología clásica e Historia Antigua*, Madrid, 1995, pp. 3-20.

⁵ Elementos al respecto en época tardo-romana, cuando el Norte de Marruecos se incorporó a la administración de la *diócesis Hispaniarum*, han sido estudiadas en la Tesis Doctoral de Darío Bernal Casasola. Vid. su aportación en las *Actas del II Seminario Hispano-marroquí de especialización en arqueología*, Cádiz, 2006.

Norte de África que consolidaron las relaciones entre ambas orillas y garantizaran la conformación del dominio romano. El eje fundamental de comunicación y de comercio era la línea que unía los puertos de *Gades*, conexión atlántica, y de *Puz̄zoli* (Nápoles), *Ostia* y otros puertos itálicos⁶. En función de la misma, la decisión política del gobierno romano estableció dos grandes líneas para el tránsito de viajeros y de mercancías, que aparecen mencionados en los textos de algunos escritores de la antigüedad, tales como Estrabon, Plinio o el *Itinerarium Maritimum*. Estas dos líneas eran las que unían los puertos de *Baelo* (Bolonía, Tarifa) y *Tingi* (Tánger), y por el otro lado, *Cartago Nova* y *Caesarea* (Cherchel). Esta situación, creada en los últimos años del siglo I a. C., se mantendría invariable durante varios siglos, hasta el propio siglo III⁷.

Naturalmente, ello no significa que fueran inexistentes otras comunicaciones frecuentes entre puertos hispanos y norteafricanos, que especialmente Plinio mencionaba a partir de los lugares que en la otra orilla estaban «frente a». Entre ellas destacan, naturalmente, la comunicación entre *Gades* y *Lixus*, la existente entre *Carteia* (bahía de Algeciras) y *Septem Fratres* (Ceuta), la desarrollada por el puerto de *Malaca* con el litoral considerado frente a la misma (zona de Melilla y del Oranesado en su concepción geográfica), pues en el puerto hispano existía un mercado en el que se avituallaban los nómadas de esa costa. Y también, pese a la debilidad de los testimonios, la comunicación entre Ibiza y el conjunto de las Baleares con el Norte de África. Toda esta tupida red de comunicaciones hispano-africanas entrará en crisis a partir del siglo III, sobre todo por la disminución drástica de la navegación y del comercio de larga distancia, pese a la continuidad de las comunicaciones.

El espacio común renació en algunos aspectos en el siglo VIII, con la conquista islámica, si bien es cierto que hasta el siglo X no se recuperaría una situación con cierto parangón con el Imperio Romano⁸. En esta época se recupera un tipo de

⁶ M. P. CHARLESWORTH, *Trade Routes and Commerce of the Roman Empire*, Cambridge, 1924. Afirmaba ESTRABON III, 2, 6: «la excelencia característica de las exportaciones de la Turdetania (Andalucía) se manifiesta en el gran número y el tamaño de las naves; los mayores navíos de carga que arriban a Pozzuoli y a Ostia, puerto de Roma, proceden de aquí, y el número de los mismos es casi igual al de los que vienen de África». G. CHIC GARCÍA, *Historia económica de la Bética en época de Augusto*, Sevilla, 1997.

⁷ E. GOZALBES, *Economía de la Mauritania Tingitana (siglos I a. de C.-II d. C.)*, Ceuta, 1997; «Vías de comunicación entre Hispania y el Norte de África en época romana», *3º Congreso de Arqueología Peninsular. Actas. VI. Arqueología da Antigüedad na Peninsula Ibérica*, Oporto, 2001, pp.253-265.

⁸ El historiador IBN HAYYAN incluso mencionará la incorporación con Abd-ar-Rahman III de los guerreros tangerinos en al-Andalus, utilizándolos en los empleos más duros del ejército. Con su sucesor al-Hakam II se aumentó de forma notable esa participación de los beréberes marroquíes

sociedad abierta a los contactos exteriores, y que puede definirse (con todas sus limitaciones) como «mercantil»⁹. Como en época romana, va a ser el propio poder el máximo interesado en potenciar el comercio, y también en dirigirlo sobre todo hacia unos determinados lugares estratégicos¹⁰. En este sentido, y para los siglos XI y XII los documentos del fondo de la Genizah en El Cairo son bastante concluyentes, más allá de la considerable participación de los judíos en dichas actividades, se detecta con claridad una centralización del comercio en torno a dos puertos occidentales: el de Almería, en al-Andalus, y el de Ceuta, en el Magrib¹¹. Los textos de La Genizah indican que en los siglos XI y XII al-Andalus y Marruecos mantuvieron una estrecha unidad comercial, al hilo del imperio de los almorávides y después de los almohades, en el que los judíos se movían con bastante soltura, en una línea de navegación comercial que desde Almería o Ceuta, y de forma subsidiaria desde Sevilla o Denia, enlazaba con Alejandría¹².

Nos interesa ahora, después de esta observación de un tiempo largo, centrar nuestra atención en los siglos XII y XIII. El análisis de algunos textos geográficos de los siglos XII y XIII permite continuar la visión del espacio hispano-africano del Magrib anterior. La importancia informativa de las obras de al-Bakri (finales del siglo XI) y de al-Idrisi (siglos XII) centra en los mismos la mayor parte de la atención, debido a la mayor calidad de sus aportaciones que en parte son bastante explíci-

en el ejército del Califato Omeya de Córdoba. Al respecto pueden consultarse también múltiples trabajos de J. VALLVÉ, entre ellos *Al-Andalus, sociedad e instituciones*, Madrid, 1999.

⁹ O. R. CONSTABLE, *Trade and traders in Muslim Spain. The commercial realignment of the Iberian peninsula, 900-1500*, Cambridge, 1994. Vid. También en general J. VALLVÉ, «Las relaciones entre al-Andalus y el Norte de África a través del Estrecho de Gibraltar (siglos VIII-XV)», *Actas del I Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, II, Madrid, 1988, pp. 9-36.

¹⁰ La lista de los puertos andalusíes y magrebíes en comunicación, a partir de los escritores árabes, puede verse en J. LIROLA, *El poder naval de al-Andalus en la época del Califato Omeya*, Granada, 1993, pp. 392 y ss., así como en nuestro trabajo que citamos más adelante.

¹¹ Los documentos de La Genizah en la parte que nos interesa han sido ampliamente analizados por parte de S. D. GOITEIN, *A Mediterranean Society. The Jewish Communities of the Arab World as portrayed in the documents of the Cairo Geniza*, 4 tomos, Berkeley, 1967-1988; IDEM, «Judeo-arabic Letters from Spain (early 12 th century)», *Orientalia Hispanica. F. M. Pareja octogenario dicata*, Leiden, 1974, pp. 331-350.

¹² M. J. VIGUERA, «Cristianos, judíos y musulmanes en al-Andalus», en J. VALDEÓN (Dir.), *Cristianos, musulmanes y judíos en la España medieval: de la aceptación al rechazo*, Madrid, 2004, pp.43-70; «Sobre la historia de los judíos en Al-Andalus», en A. SÁENZ-BADILLOS (Coord.), *Judíos entre árabes y cristianos: luces y sombras de una convivencia*, Madrid, 2000, pp. 31-51.

tas¹³. No obstante, existen otras muchas obras geográficas que aportan destellos de información sobre aspectos muy diversos, entre los que se traslucen datos acerca de las relaciones entre las poblaciones a uno y otro lado del mar Occidental¹⁴.

Al-Bakri ha atraído la atención de los investigadores en muy diversas ocasiones, y marca las conexiones andalusí-magrebíes no sólo entre los puertos del estrecho (Alcazarseguer-Tarifa, Marsa-Musa-Puerto del Lobo, Algeciras-Ceuta) y del mar de Alborán (Málaga-Mazamma, Bezmiliana-Tensaman, Torre del Mar-Jarat, Jate-Tarf Karak, Melilla-Salobreña, Dalías-Ayrud, Almería-Arsqul), sino entre otros muchos puertos más lejanos de al-Andalus (Askubiras, Aguilas, Cartagena, Santa Pola, Alicante) y del Magrib (Orán, Maguila, Tenes, Cherchel)¹⁵.

Respecto a al-Idrisi baste indicar, como aspectos destacables, la fijación especialmente como travesía fundamental para los viajeros la existente entre Alcazarseguer y Tarifa¹⁶, así como el papel importante que el puerto de Salé había adquirido en esta época y sus intensas relaciones comerciales con la costa de al-Andalus¹⁷, factores que indican las transformaciones llevadas a cabo por los almorávides. Otras comunicaciones regulares documentadas por el geógrafo ceutí eran la tradicional entre Ceuta y Algeciras, entre Málaga y las norteafricanas Badis (Vélez de la Gomera) y al-Mazamma (Al-Hoceima), entre Almería y Hunayn y Orán. Una comunicación ya de más larga distancia, que se cubría en cuatro días,

¹³ M. J. VIGUERA, «Historiografía», en M. J. VIGUERA, *El retroceso territorial de al-Andalus. Almorávides y almohades. Siglos XI al XIII, Historia de España Menéndez Pidal*, VIII, 2, Madrid, 1997, pp. 14-15.

¹⁴ M. J. VIGUERA, «Fuentes de al-Andalus (siglos XI y XII). Crónicas y obras geográficas», *Codex Aquilarensis*, 13, 1998, pp. 9-32.

¹⁵ M. DE EPALZA, «Costas alicantinas y costas magrebíes: el espacio marítimo musulmán según los textos árabes», *Sharq al-Andalus*, 3, 1986, pp. 25-31.

¹⁶ AL-IDRISI, *Description de l'Afrique et de l'Espagne*, edición y trad. Francesa de R. DOZY y M. J. DE GOEJE, Leiden, 1866, reimpresión 1968, p. 168 del texto y 201 de la traducción destaca como en Alcazarseguer se construían navíos destinados a pasar a aquellos que querían hacerlo en dirección a al-Andalus, lo que refleja en esta vía un tránsito esencialmente de pasajeros y no comercial que, con toda probabilidad, estaba más centralizado en la ruta Ceuta-Algeciras. El mismo Al-Idrisi, pp. 166-167 /199 afirma que la distancia entre Alcazarseguer y Tarifa era de 12 millas, mientras entre Ceuta y Algeciras era de 18 millas.

¹⁷ AL IDRISI, p. 73 /83: «el puerto de Salé es frecuentado por los navíos que proceden de Sevilla y de otros lugares de al-Andalus; el principal objeto de importación es el aceite, y a cambio se exportan toda clase de comestibles con destino al litoral de al-Andalus».

era la existente entre Barcelona y Bugía¹⁸, que anticipaba las grandes relaciones que siglos más tarde existirían entre ambos puertos comerciales.

El primer texto a tener en cuenta es un libro anónimo, de fechas avanzadas del siglo XII, que lleva por título *Kitab al-Istibsar*, cuyo autor parece ser (según se ha apuntado más recientemente) Ibn Abd al-Rabihi. En España este texto es muy poco conocido, y casi nulumente utilizado por parte de la investigación que no ha utilizado los datos aportados¹⁹. Quizás la explicación de lo apuntado se encuentre en el título, que apunta a un libro sobre prodigios, cuando en realidad recoge una descripción del Magreb. Y por otra parte, el propio hecho de que se trata de una obra que siguió mucho las aportaciones previas de al-Bakri. Como éste, el *Kitab al-Istibsar* se interesa por los puertos norteafricanos en los que al-Andalus tomaba provisión de alimentos, cuestión que con anterioridad habían citado Ibn Hawkal (siglo X), al-Bakri (siglo XI), e incluso al-Idrisi (siglo XII), señalando con bastante frecuencia la correspondencia entre puertos africanos y de al-Andalus²⁰.

Estas noticias de los geógrafos árabes se concentran, por tanto, en los siglos X al XII, pero ni mucho menos son únicas. Documentación cristiana de fuentes posteriores, ya de los siglos XIV y XV, refleja que si la España cristiana se aprovisionaba de cereales y otros productos africanos²¹, no obstante también Granada misma recibía cereales de Tremecén, de Orán, o del Norte de Marruecos²², donde se aprovisionaba a partir del importante puerto de Ceuta. Así pues, desde el siglo X existe una constante en estos aprovisionamientos, que, por lo general, no son suficientemente destacados por parte de la historiografía contemporánea.

¹⁸ Según al-Bakri, el puerto de Bugía era el más lejano en correspondencia directa con al-Andalus. En general las travesías parecen de más larga duración en al-Bakri que en al-Idrisi, así las cuatro jornadas de navegación en éste son unas siete al menos en el anterior.

¹⁹ *Kitab al-Istibsar*, traducción de E. FAGNAN, *L'Afrique septentrionale au XII siècle de notre Ère*, Arge, 1900. El texto árabe, a partir de un nuevo manuscrito, ha sido editado por S. ZAGHLOUL ABDEL-HAMID, *Kitab al-Istibsar fi Ajaib al-Amsar*, Casablanca, 1985.

²⁰ E. GOZALBES, «Algunos datos sobre el comercio entre al-Andalus y en Norte de África en la época Omeya. 1. Los puertos de contacto», *Sharq al-Andalus*, 8, 1991, pp. 25-42. Vid. también M. J. VIGUERA y otros, *Al-Andalus y el Mediterráneo*, Granada, 1995, y T. LEWICKI, «Les voies maritimes de la Méditerranée dans le Aut. Moyen Age d'après les sources arabes», *La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo. XXV Settimane di Studio del Centro Italiano di Studio sull'Alto Medioevo*, Spoleto, 1978, pp. 439-469. Vid. también J. LIROLA, pp. 394-396.

²¹ CH. E. DUFOURCQ, *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIII et XIV siècles*, Paris, 1965.

²² R. VERNET, «Les relations céréalières entre le Maghreb et la Péninsule Ibérique du XII au XV siècle», *Anuario de Estudios Medievales*, 19, 1980, pp. 321-335.

Las causas del silencio probablemente radican en que encajan relativamente mal con la imagen áulica que en muchas ocasiones se expresa acerca de la agricultura andalusí, que tenía cierta potencia pero al mismo tiempo tenía bastantes debilidades. Aparte de los problemas de la producción agrícola en el ciclo mediterráneo, con producciones por debajo de las necesidades en muchos años, las causas principales de la existencia de estas importaciones de productos agrícolas y ganaderos se fundamenta en el desarrollo agrícola del Magrib medieval²³, así como en la existencia de unos precios bastante más baratos, lo que facilitaba el que el déficit de cereales se compensara con estas importaciones²⁴. Las relaciones políticas, desde la expansión Omeya por el Norte de África, a la incorporación de al-Andalus a los imperios almorávide y almohade, o la intervención benimerín en Andalucía, facilitaban este comercio.

Referencias al respecto de esos contactos encontramos en diversas ocasiones en el *Kitab al-Istibsar*; así al mencionar la región africana de Gafsa, el autor afirma que allí se producían unos pistachos que se exportaban a todo el Magrib, al-Andalus y Egipto²⁵; al mencionar Argel dirá de ella que frente por frente en la costa de al-Andalus se hallaba el puerto de Peñíscola²⁶ (como antes había indicado al-Bakri, y como más tarde afirmará al-Himyari), al igual que frente a Cherchel se hallaba Alicante (lo mismo en al-Himyari); al tratar de Tenes señalaba que «se hallan gran cantidad de alimentos, de forma que los exportan a al-Andalus y a la mayor parte del territorio de Ifrikiya y del Magreb»²⁷; de la ciudad de Orán que estaba poblada por una colonia de andalusíes²⁸ (Ibn Hawkal ya indicó en el siglo x que era puerto en relación con al-Andalus); en la región de Tremecén, rica en producción de

²³ C. VANACKER, «Géographie économique de l'Afrique du Nord selon les auteurs arabes du IX siècle au milieu du XII siècle», *Annales ESC*, 1973, pp. 659-679; R. VERNET, «Recherches sur la production et la circulation des céréales dans le Maghreb médiéval», *Revue d'Histoire et de Civilisation du Maghreb*, 13, 1976, pp. 31-62.

²⁴ Precisamente M. J. VIGUERA ha dirigido una Tesis Doctoral relativa a los precios, la de A. S. DABBOUR, *Los precios en el Magreb y al-Andalus, siglos VII/XIII. Inventario de referencias textuales* (T. D., Madrid, 2004).

²⁵ *Kitab al-Istibsar*, p. 74.

²⁶ *Kitab al-Istibsar*, p. 39.

²⁷ *Kitab al-Istibsar*, p. 40. Según al-Bakri la comunicación de Tenes con al-Andalus se realizaba con el puerto de Santa Pola en tres días de navegación; al-Idrisi desplaza la comunicación a Denia aunque en idéntica duración.

²⁸ *Kitab al-Istibsar*, p. 41. La comunicación de Orán se realizaba según al-Bakri con Escombreras en dos días y medio, y según al-Idrisi con Almería en dos días.

cereales y en pastos, también se producía una gran cantidad de ganados, de tal forma que a todo el Magrib y al-Andalus se exportaban unos corderos que tenían mucha demanda, sobre todo porque su carne era de una gran calidad²⁹. El puerto de la ciudad de Tremecén era el de Arsqul. De Melilla se limita a resumir los datos aportados por al-Bakri.

Pasando al territorio del actual Marruecos, no siempre se recoge de forma expresa el mencionado avituallamiento realizado con frecuencia a las costas hispanas. El *Kitab al-Istibsar* es muy elogioso de la ciudad de Nakur y su territorio, en el valle de al-Hoceima: «esta ciudad tiene numerosos jardines y produce excelentes frutas, sobre todo peras y granados que no se encuentran iguales en parte alguna»³⁰. En cualquier caso, el reino y la ciudad misma habían desaparecido ya en esta época, si bien la vida continuaba activa en el valle centralizada en el puerto de Mazamma (en comunicación con Almuñécar según Ibn Saïd al-Magribi y Abu-l-Fida).

Sobre la pequeña ciudad de Badis (Velez de la Gomera) se afirma lo siguiente «la vida es barata y los navíos toman aquí cargamento de víveres»³¹; de Tetuán indica que se trataba de una ciudad antigua (misma referencia de al-Bakri), y que estaba bien provista de recursos en frutos y cereales, amén de poseer un agua excelente y una temperatura que era especialmente agradable³²; respecto a Ceuta se extiende en noticias constructivas, ofreciendo algunos datos añadidos y con cierto interés a los precedentes de al-Bakri³³, pero no habla expresamente de que aprovisionara

²⁹ *Kitab al-Istibsar*, p. 120. La comunicación de esa zona costera se producía según al-Bakri con Almería; la conexión de Hunayn con Almería también se documenta en al-Idrisi.

³⁰ *Kitab al-Istibsar*, p. 45. Sobre Nakur, vid. el estudio de G. GOZALBES BUSTO, *Estudios sobre Marruecos en la Edad Media*, Granada, 1989, pp. 27-69. El puerto de Nakur era el de Mazamma, que bu-l-Fida en el siglo XIV consideraba en relación directa con Almuñécar, distante un día de navegación. Sobre ella Al-Qalqasandi en el siglo XV indicaría: «Mazamma es un puerto magrebí que se encuentra enfrente de Almuñécar, puerto andalusí en el litoral de Granada». Por el contrario a comienzos del siglo X Al-Istajri había indicado que Nakur se hallaba frente a Pechina, pues era éste el puerto principal de la costa andalusí en esa época y con el que se comunicaba fundamentalmente.

³¹ *Kitab al-Istibsar*, p. 46. La conexión de Badis se realizaba con el puerto andalusí de Málaga en la travesía de un día según documenta al-Idrisi.

³² *Kitab al-Istibsar*, p. 46.

³³ *Kitab al-Istibsar*, pp. 46-47. Aparte de indicar que los muros mandados construir por Almanzor en el Acho eran visibles desde al-Andalus, señala que en el frente de tierra la ciudad tenía dos puertas, una de ellas de construcción reciente (en efecto, al-Bakri sólo menciona la existencia de una puerta). El descubrimiento reciente de una puerta en el parador de turismo «La Muralla» nos plantea certeramente la posibilidad de que corresponda con la mencionada aquí por su carácter secundario. Sobre esta puerta, J. M. HITA y F. VILLADA, «Informe sobre la intervención arqueológica

a comerciantes andalusíes. No obstante, páginas atrás había mencionado el coral producido en el pueblo de Beliunex, en Ceuta, que era de una gran calidad³⁴. Este autor, sin embargo, no habla del famoso «pez de Moisés, una producción importante que comerciaban en países lejanos los judíos»³⁵.

En lo que se refiere al litoral africano del Estrecho, el autor del texto menciona la ensenada de Bab al-Yemm, donde se encontraba la población de Ksar Masmuda, lugar en el que había un río con agua muy dulce. Se trata de la posteriormente conocida como Alcazarseguer, un pequeño puerto, citado por al-Bakri y por al-Idrisi, y que había ganado en importancia estratégica y económica, puesto que los almohades habían desviado a la misma el trayecto normal de traslado de tropas entre Marruecos y al-Andalus³⁶. En efecto, el paso desde Ceuta a Algeciras era más corto, pero encontraba mayores dificultades por las molestias planteadas a las poblaciones de estas ciudades. Según el *Kitab al-Istibsar* «desde Ksar Masmuda

en el parador de turismo hotel La Muralla de Ceuta», *Actas de las I Jornadas de estudio sobre fortificaciones y memoria arqueológica del ballazgo de la muralla y puerta califal de Ceuta*, Ceuta, 2004, pp. 205-243. La puerta principal y más antigua debía hallarse en la misma fachada más hacia la bahía Sur, frente a la actual Catedral, y daba paso por la Casa del Gobernador, según al-Bakri.

Seguidamente el *Kitab al-Istibsar* repite los datos de al-Bakri acerca del acueducto que traía el agua desde el Sur, hasta el lugar donde había una iglesia, que en su tiempo era la mezquita principal (descripción que apunta claramente a la identidad de la actual Catedral con la mezquita aljama, y con toda probabilidad con la iglesia dedicada a la Virgen mandada construir por Constantino); pero a continuación afirma que el Emir Abu Yakub en 1184 había ordenado una nueva traída de aguas desde Beliunex, mediante un conducto subterráneo, pero que en ese momento (1191) todavía no se había terminado. Sobre el abastecimiento medieval de agua a Ceuta, vid. C. GOZALBES CRAVIOTO, «El agua en la Ceuta medieval: obtención, almacenamiento y distribución», en L. CARA BARRIONUEVO (Coord.), *El agua en zonas áridas. Arqueología e Historia*, Almería, 1989, pp. 777-796.

³⁴ *Kitab al-Istibsar*, p. 29.

³⁵ Dato que recoge Qazwini; trad. de F. ROLDÁN, *El Occidente de al-Andalus en el Akar al-Bilad de al-Qazwini*, Sevilla, 1990, p. 115. Qazwini afirma que Ceuta pertenecía a al-Andalus y albergaba una población numerosa.

³⁶ Los datos de Al-Udri reflejan con toda claridad que en el siglo XI el paso normal de los barcos se hacía entre Algeciras y Ceuta: «los barcos salen del puerto de Algeciras al declinar el sol. No sobrepasa la medida de dos flechas cuando se está en la ciudad de Ceuta». El espacio que considera muy cercano hacía que desde Algeciras y Ceuta se vieran los muros, las casas y hasta la gente. Al tratar de Algeciras indicará que de ella dependían Ceuta y otras poblaciones de la otra orilla. «Sirve como puerto de paso»; AL-UDRI, *Fragments géographiques-historiques de al-Masalik ila gami al-mamalik*, edición de A. AL-AHWANI, Madrid, 1965.

hasta la isla de Tarifa el trayecto tiene una longitud de 18 millas»³⁷, constituyendo el lugar de paso más corto.

De la ciudad de Tánger el texto que comentamos se limita a indicar que poseía numerosísimas antigüedades, palacios, arcadas, tumbas, así como un gran acueducto; respecto a Arcila se indica que producía mucho de sus tierras (trigo y diversas clases de cereales según Ibn Hawkal) y tenía un puerto que era muy frecuentado³⁸; sin embargo, respecto a Tusummus, en Larache, ciudad levantada sobre las ruinas de la antigua *Lixus*, se afirma expresamente que «abunda en productos de la tierra, cereales y animales, con los que avitualla a al-Andalus»³⁹. Más adelante vuelve a tratar de esta población, al señalar que en la zona de la desembocadura del Lucus se hallaba este fuerte de Tusummus, que había sido reconstruido y ocupado como residencia de uno de los príncipes idrisíes. Los habitantes estaban sometidos a numerosas enfermedades, pues el lugar de Larache era insalubre, pero hasta allí acudían muchos barcos para cargar cereales. Los datos parecen indicar que en época almorávide temporalmente el papel del puerto de la antigua *Lixus* se había revalorizado en relación con las exportaciones de alimentos a al-Andalus. El texto cita la ciudad de Kasr Abd-al-Karim (Alcazarquivir), señalando que en ese momento era un gran centro de caravanas, edificado sobre un lugar en el que había monumentos antiguos, y Basra, ponderando en este caso su riqueza en cereales y en ganados, y con gran producción de leche y de lino.

La importancia de Salé, ampliamente recrecida desde los tiempos de al-Bakri, se deduce claramente del testimonio del *Kitab al-Istibsar*. Ofrece idénticos datos acerca de la antigüedad de la ciudad, en relación con el hecho de que poseía numerosos vestigios arqueológicos. Pero a continuación el autor no renuncia a mencionar las grandes construcciones realizadas en principio por los almorávides, muy alteradas después, y sobre todo las grandes obras realizadas por los almohades: «el falso califa Abu Yakub ordenó construir una gran ciudad junto a la alcazaba que había construido el Emir de los Creyentes, conteniendo palacios, una mezquita principal y, frente por frente de ésta, depósitos de agua que se traía de una distancia de en torno a las 20 millas. La ciudad nueva contenía un extenso mercado cubierto, baños, hostales, numerosas casas, aguas corrientes, canales y otras instalaciones que tenían utilidad con el destino al paso de las tropas por la ciudad, porque está situa-

³⁷ *Kitab al-Istibsar*, p. 48. Sobre Alcazarquivir medieval, G. GOZALBES BUSTO, pp. 261-280.

³⁸ *Kitab al-Istibsar*, p. 51. Sobre Tánger medieval, G. GOZALBES BUSTO, pp. 153-210.

³⁹ *Kitab al-Istibsar*, p. 52. Y también dice sobre ella: «es una gran y antigua ciudad que tiene en su interior antigüedades».

da en un lugar por el que debían pasar para ir a Marraquech, capital del imperio»⁴⁰. Como dato complementario de interés, el texto indica que el puerto de Salé tenía justo frente por frente el de Silves, distante un día y una noche de navegación⁴¹, indudablemente un error de apreciación en las distancias.

Menos datos expresos que en este texto aparecen recogidos en la obra geográfica del almeriense al-Zuhri⁴². Sus datos no se ocupan tanto de las relaciones directas entre puertos magrebíes y andalusíes como de los productos del comercio en el Occidente islámico⁴³. De ellos habla sobre todo al tratar del Magrib, pero también en la descripción de al-Andalus⁴⁴, si bien de una forma en exceso genérica. En el interior del Magreb, la región de Tremecén era rica en cereales y ganado, señalando de forma expresa que exportaba a al-Andalus los bordados para el uso de las caballerías; en el Occidente, destacaba la ciudad de Fez, capital del país, cuya región producía gran cantidad de cereales y de todo tipo de frutos; al-Zuhri destacaba que sus habitantes importaban, incluso a precios bastante altos, los mejores productos de Yemen, de Irak, de Siria y de al-Andalus. Sobre la ciudad vecina de Mequinez al-Zuhri llega a decir que se trataba de un auténtico «pedazo de al-Andalus», indicio de una identidad visual.

En al-Zuhri los puertos de la costa mediterránea son una simple relación de nombres: Tenes, Orán, Hunain (que estaba en ruinas en ese momento), Melilla, Cazaza, Nakur, Masamma, Badis, Targa, Ceuta, Ksar Masmuda y Tánger. Sin embargo, de los puertos atlánticos sí encontramos la referencia a que los mismos eran frecuentados por los navíos de al-Andalus y de Pisa⁴⁵, mencionando de forma expresa los puertos de Arcila, Fedala, Anfa, Dar al-Bayda (actual Casablanca), Safi y Azemur. Al-Zuhri indica que al-Andalus exportaba a esta zona productos tales

⁴⁰ *Kitab al-Istibsar*, p. 53.

⁴¹ Tan sólo Al-Himyari menciona también esta navegación, confirmando que se realizaba en un día y una noche.

⁴² AL-ZUHRI, edición de M. HADJ SADOK, *Kitab al-Djarafyya*, Damasco, 1968.

⁴³ D. BRAMON, «Le Maghreb d'après le traité géographique de Muhammad al-Zuhri», *Homenaje al Prof. Jacinto Bosch Vilá*, Granada, 1991, pp. 47-56; R. ARIÉ, «Le Maroc vu par l'andalou al-Zuhri», pp. 653-663.

⁴⁴ D. BRAMON, *El mundo en el siglo XII. Estudio de la versión castellana y del «Original» árabe de una geografía universal: el tratado de al-Zuhri*, Barcelona, 1991

⁴⁵ En otra parte indica sobre Pisa: «comercian tanto por tierra como por mar y llegan hasta el extremo de Siria, de Alejandría y de Egipto y hasta los extremos de al-Magreb y de al-Andalus»; D. BRAMON, *El mundo*, p. 137.

como el aceite de Sevilla, que era un elemento importantísimo de la exportación a Marruecos⁴⁶, los vestidos de seda y lino que se producían en las manufacturas de al-Andalus, el antimonio explotado en Sierra Nevada⁴⁷, y la madera que procedía de los Pirineos⁴⁸. Del Sur de Marruecos destacaba la producción de azúcar, que se exportaba a Ifriqiya, a todo al-Magrib y a al-Andalus, al tiempo que a los países cristianos, y a su vez la importación de vestidos y productos manufacturados de al-Andalus. Los dátiles también se exportaban a muchos países, entre ellos al-Andalus.

Por el contrario en Ibn Said al-Magribi, en el siglo XIII, los datos acerca de las relaciones entre al-Andalus y el Magreb son mínimos y están meramente centrados en la correspondencia entre algunos puertos de ambos litorales más cercanos⁴⁹. Una excepción se encuentra en la mención de Mazagán, acerca de la que indica que desde ella se exportaba trigo a Ceuta y otros lugares⁵⁰. Precisamente de Ceuta se afirma que se hallaba frente por frente de Algeciras, y que «era muy importante por su comercio, pues a ella afluyen los mercaderes desde la India y desde las costas atlánticas»⁵¹. De Badis se indica que se hallaba frente a Málaga, y de Masamma que estaba a su vez frente por frente de Almuñécar⁵². Esa relación prosigue en la costa del Magrib al Este del Muluya: así de Tenes indicará que producía mucho trigo, que en barcos se transportaba a al-Andalus, Mostaganem tenía comunicación con Denia en tres jornadas y media, y Bujía con Tortosa en tres (sic) jornadas.

Reiterativo al respecto es en otro momento, pues los mismos datos son recogidos en la parte correspondiente a al-Andalus. Se trata en su descripción de especificar los lugares de paso entre la Península y el Norte de África, en función de la posición geográfica. De esta foma, indica que frente a Alcazarseguer (Ksar

⁴⁶ En otro lugar: «desde el Aljarafe se exporta aceite al resto de al-Andalus, a los países cristianos, al Magreb, a Ifriqiya, a El Cairo y a Alejandría, llegando incluso algo hasta el Yemen. Este aceite es el mejor de todos los conocidos y el más graso»; D. BRAMON, p. 156.

⁴⁷ En otro lugar mencionaba el Jabalcón (monte del antimonio) en Baza, indicando que sus producciones se exportaban al Magreb; D. BRAMON, p. 171.

⁴⁸ También en otro lugar; D. BRAMON, p. 140.

⁴⁹ Los datos fueron traducidos y comentados por J. VERNET GINÉS, «Marruecos en la geografía de Ibn Said al-Magribi», *Tamuda*, 1, 1953, pp. 245-263; IDEM, «España en la Geografía de Ibn Said al-Magribi», *Tamuda*, 6, 1958, pp. 307-36.

⁵⁰ J. VERNET, «Marruecos», p. 253.

⁵¹ J. VERNET, «Marruecos», p. 255.

⁵² J. VERNET, «Marruecos», p. 256.

Mayyaz o «castillo de paso») «se halla en al-Andalus Tarifa, delante de la cual y en el mar está una pequeña isla, bien conocida por los viajeros, que la llaman isla de Tarif»⁵³. Otro importante lugar de tránsito era el puerto de Algeciras, frente al que se hallaba Ceuta, indicando que desde esta ciudad era perfectamente visible el monte de Gibraltar, por encima del mar. Finalmente, la correspondencia de puertos en la costa mediterránea, frente a Badis se hallaba Málaga, «que exporta los higos y almendras malagueñas a todos los países»; frente a Mezemma se hallaba Almuñécar, precisando que la distancia se cubría en un día de navegación; frente a la norteafricana Arshqul se hallaba la famosa ciudad de Almería, donde al igual que en Málaga y Murcia «se fabrican estupendos vestidos de seda bordados en oro»⁵⁴.

Todo estos textos que muestran un espacio económico común, continuador del existente en la antigüedad, contrastan, sin duda, con la reacción andalusí frente al Magreb que se produce en autores como Al-Saqundi o Ibn al-Jatib (éste ya del siglo XIV), concretada en determinados aspectos políticos e ideológicos. El primero escribió su *Risala Fi Fadl al-Andalus*, traducida por Emilio García Gómez con el expresivo título de *Elogio del Islam español*, y como declara el propio autor lo hizo por la polémica entablada precisamente en el salón del gobernador de Ceuta con un importante personaje tangerino; uno y otro presumían de la superioridad de sus respectivos países. Resultado fue el mandato de elaboración de un opúsculo en el que ambos debían defender la superioridad de al-Andalus o Magreb: «yo alabo a Dios porque me hizo nacer en al-Andalus»⁵⁵. Y tratar de plantear superior el Magreb respecto a al-Andalus merecía su pregunta: «¿Cómo podrás multiplicar lo que Dios ha hecho escaso y ennoblecer lo que Dios dispuso que fuese ruin?». Las intensas relaciones políticas, que incluso eran de dependencia respecto al Magrib, justifican esta reacción sentimental de pugna en la presunción sobre territorios.

Una parte del mismo está dirigida al elogio de ciudades y distritos andalusíes, con la mención de características físicas, producciones, e incluso aspectos psicológicos: en Sevilla alaba la riqueza de las huertas y jardines junto al río, así como un aspecto psicológico de la simpatía: «los sevillanos son las gentes más ligeras de cascos, más espontáneas para el chiste y más dadas a la burla, aún empleando las más feas injurias»; Córdoba alabada en el pasado de época Omeya, es elevada por las producciones trigueras de su campiña, por las rosas, por los jardines y praderas del Guadalquivir; Jaén por la fuerza militar de sus habitantes, por las producciones de

⁵³ J. VERNET, «España», p. 312.

⁵⁴ J. VERNET, «España», p. 313.

⁵⁵ AL-SAQUNDI, *Elogio del Islam español*, trad. de E. GARCÍA GÓMEZ, Madrid, 1934.

Baeza (el azafrán que se exportaba por tierra y por mar), por Úbeda que era tierra de mujeres histriones y bailarinas; Granada, la Damasco de al-Andalus, rica en agua y en poetas; Málaga, la ciudad que reunía las dos perspectivas de mar y tierra, con producción de viñas y sobre todo de higos que se exportan en gran cantidad, su puerto comercial era de acceso para musulmanes y cristianos; este mismo hecho se producía en Almería, cuyo esplendor comercial después de recuperada de manos cristianas se había mantenido, indicando la fabricación de túnicas de tisú; Murcia, a la que considera una de las tierras más ricas en frutos y perfumes, con habitantes alegres y divertidos; Valencia, repleta de huertas en uno de los más bellos sitios del mundo, con habitantes religiosos, amistosos y compasivos con los foráneos; la isla de Mallorca destacaba por su riqueza agrícola y ganadera.

La superioridad andalusí sobre el Magreb en Ibn al-Jatib tomará su forma en el «Parangón entre Málaga y Salé». El político y escritor granadino tuvo en un momento de su vida que exiliarse a Marruecos, por lo que su opúsculo marca no sólo un conocimiento personal sino quizás cierto desagrado. Las alabanzas de la ciudad hispana, por su comercio y construcción, contrastaban con la valoración de la capital norteafricana: «*Salé en cambio tiene una muralla débil y un recinto pobre para la defensa y la resistencia. Sus fortines son débiles y necesitan ser restaurados. Su alcazaba está unida a la ciudad y alejada de las exigencias del buen arte militar. Su muralla es simple, sin baluartes que la protejan, y su puerta es abordable, sin parapeto que la defiendan. Falta en ella el agua, no tiene aljibe conocido, ni pozo acreditado por su agua dulce. En época bien cercana la destruyeron los cristianos en pleno día, sin que pudieran rechazar el ataque*»⁵⁶. Como puede observarse Ibn al-Jatib utiliza incluso como argumento contra la ciudad la ocupación temporal de la misma por las tropas de Alfonso X de Castilla⁵⁷.

La ciudad norteafricana, a juicio de Ibn al-Jatib, no poseía industria importante, era tierra de arenas, pasto de camellos, con un río de agua salobre y amarga, urbe falta de árboles y de lugares placenteros. Las fortunas eran medianas, la vestimenta por lo general mediocre, las mezquitas y la alcaicería eran pobres o ruines: «*Salé es una ciudad inorgánica, dispersa y mal trabada. Un tercio la ocupa un cementerio vacío, y otro tercio unas ruinas abandonadas. Parte de ella son chozas de caña, gallineros, corrales y lodazales, establos de vacas de leche y rediles de animales de pasto... come de la harina que se trae*

⁵⁶ El texto del «Parangón» de IBN AL-JATIB, traducido por E. GARCÍA GÓMEZ, *Andalucía contra Berbería*, Barcelona, 1976, p. 151.

⁵⁷ Al respecto remitimos al ya viejo trabajo de A. BALLESTEROS BERETTA, «Toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio», *Al-Andalus*, 8 (1), 1943, pp. 89-128.

de fuera y no del cultivo de sus labradores, en tanto que Málaga se basta a sí misma en lo principal y puede satisfacer cualquier demanda sin recurrir a sus vecinos de oriente u occidente»⁵⁸.

Los datos aquí recogidos refieren esas constantes relaciones que entre los siglos X al XIII mantuvieron ambas orillas del mar occidental. Las relaciones políticas impulsaron la realidad de unos muy intensos contactos comerciales que, por lo general, presentaban una generación de productos artesanales en mayor cantidad en al-Andalus, y de productos agropecuarios, en mayor cantidad en el Magreb. O quizás, en el sentido contrario, podría apuntarse que las relaciones políticas venían auspiciadas por la previa intensidad de los intercambios económicos. Indudablemente son muchos los aspectos que necesitan mayores precisiones, pues los contactos de este puente hispano-magrebí, que anticipó una situación posterior predominante de frontera, con dificultad se dejan encerrar en grandes conceptualizaciones.

⁵⁸ IBN AL JATIB, traducción de E. GARCÍA GÓMEZ, pp. 157-158.