

DOSSIER



Francisco Franco Sánchez

La caminería en al-Andalus (ss. VIII-XV J.C.): Consideraciones metodológicas, históricas y administrativas para su estudio

----- 34

Miguel Suárez Bosa - Pedro González de la Fe - Juan Luis Jiménez González

Cambios en la organización de la actividad en el Puerto de Las Palmas (Gran Canaria): una visión histórica

----- 66

Ferry de Goey

The cruise industry in the twentieth century

----- 90

Guillermo Guajardo S.

La tecnología de los Estados Unidos y la "americanización" de los ferrocarriles estatales de México y Chile, ca. 1880-1950

----- 110



FRANCISCO FRANCO

SÁNCHEZ es Catedrático de Estudios Árabes e Islámicos de la Universidad de Alicante. Licenciado en Filosofía y Letras por la Universidad de Alicante (1985); Becario de F.P.I. y Doctorado en Madrid (1993) con una Tesis Doctoral luego publicada en parte como *Vías y defensas andaluzas en la Mancha Oriental*, Alicante (1995). Ha dedicado numerosos estudios a la caminería en al-Andalus (ver el cuerpo del artículo). Ha escrito seis libros y más de una cincuenta de artículos sobre varias líneas de investigación: Historia y sociedad de al-Andalus, así como sobre urbanismo musulmán y las vías de comunicación andaluzas; geografía y cartografía antiguas y árabes; medicina medieval árabe, y finalmente sobre rábitas y manifestaciones socio-religiosas islámicas. Entre sus publicaciones destacan los libros: *Estudio de los espacios urbanos de la ciudad de Orihuela en el periodo islámico*, Alicante (1989); con M^{ra} Sol Cabello García: *Muhammad As-Sa'ra. El médico y su época*, Alicante (1990); *"Rábita"-s islámicas. Bibliografía Actualizada*, Alicante-Sant Carles de la Ràpita (1997) y con Mikel de Epalza: *La rábita en el islam. Estudios interdisciplinarios*, Sant Carles de la Ràpita-Alicante (2004).

Resumen

Este estudio es una síntesis de las últimas aportaciones acerca de las vías en al-Andalus (ss. VIII-XV), cuya estructura inicial es herencia de la época romana. Dadas las limitaciones que imponen los escasos datos que hallamos en las fuentes árabes y los pocos restos camineros conocidos, se hace necesario emplear una nueva metodología de investigación: Se aborda el objeto como un estudio global, no sólo de los caminos, sino de todos los elementos interrelacionados con ellos, denominados como "espacios viales". Luego se presenta la indisoluble relación de los "espacios viales" con los castillos y torres ("espacios de control y defensa") en al-Andalus, como los vigilantes de los caminos, y se enuncia la toponimia árabe relacionada tanto con los "espacios viales" como con los "espacios de control y defensa". Finalmente, se recogen los datos que las diversas crónicas árabes nos proporcionan acerca de la política viaria en al-Andalus a lo largo del tiempo, así como sobre quién era el responsable de velar por el buen estado de los tramos viales.

Palabras clave: Caminería; vías; caminos; castillos; sistemas defensivos; Al-Andalus (ss. VIII-XV); toponimia árabe.

Abstract

This study is a synthesis of the last contributions about the routes in al-Andalus (8th-15th cent.), whose initial structure is inheritance of the Roman times. Given the limitations that impose the shortage of references that we found in the Arab sources and the few well-known road rest, it becomes necessary to use a new methodology of research: The roads are studied not only, but all the elements related to they, considered in globally and named as "road spaces". There is presented the indissoluble relation of the "road spaces" with the castles and towers ("spaces of control and defense") in al-Andalus -as the controllers of the routes- and is enunciated the related Arabic toponymy so much by the "road spaces" and by the "spaces of control and defense". There is gathered the information that the diverse Arabic chronicles provide to us about the road policy in al-Andalus throughout the time, as well as who was the person in charge of guarding by the good state of the road sections.

Key words: Routes; ways; castles; fortresses; defensive systems; Al-Andalus (ss. VIII-XV); arabic toponymy.

La caminería en al-Andalus (ss. VIII-XV J.C.): Consideraciones metodológicas, históricas y administrativas para su estudio¹

Francisco Franco Sánchez

(Universidad de Alicante)

1. Introducción

Metodológicamente el acercamiento a la realidad de los caminos de cualquier época puede ser realizado de dos modos: Buscando sus restos materiales y estudiándolos arqueológicamente (lo cual nos enfrenta al problema de su exacta datación, pues las vías se usan durante siglos), o analizando las referencias a los caminos de las fuentes escritas en una determinada época (lo cual data los itinerarios en un momento dado, pero no informa acerca de su materialidad).

En este estudio presentamos una síntesis de las diversas investigaciones que hemos realizado sobre la red viaria y la caminería en al-Andalus. Para ello, hemos usado tanto los estudios precedentes, que abordaban el objeto de modo parcial, como los textos escritos de época andalusí. Se ha buscado complementar las evidentes limitaciones de los textos, en su parquedad informativa, mediante una metodología de estudio global del objeto, es decir, no sólo recogiendo las pocas informaciones que hay sobre vías, sino sobre todos los elementos relacionados con ellas. Con esta metodología hemos podido demostrar en nuestro estudio sobre la Mancha Oriental² que no sólo se puede llegar a reconstruir el mapa caminero de una región en un momento dado, sino que –más importante aún– esta red nos informa de los flujos poblacionales y comerciales de la misma, ayudando así a comprender la dinámica histórica local en un periodo determinado. Se trata de una metodología de estudio que, aunque sea estructuralista de partida, al hacer inter-

¹ Deseo agradecer a Miguel Muñoz y a Javier Vidal, editores de la revista TST por las atenciones que han tenido conmigo, pero muy especialmente a los evaluadores de la revista TST por sus comentarios; sus apreciaciones y puntos de vista han sido enriquecedoras y creo que han contribuido a precisar y a mejorar el texto final.

² F. Franco (1995): *Vías y defensas andalusíes en la Mancha Oriental*.

[36]

venir textos árabes, toponimia y –en menor medida– arqueología, se muestra fecunda para reconstruir el estudio del periodo andalusí, siendo más útil para las regiones en las que carecemos de datos históricos más precisos.

2. La caminería romana de Hispania: Obligado punto de partida material y metodológico

Los trabajos dedicados a la caminería tradicionalmente se han fijado en las vías y caminos de la época romana. Esto es lógico, pues las necesidades militares y de comunicación de un imperio tan vasto determinaron la construcción de una extensísima red de caminos empedrados para comunicar axialmente los rincones y regiones más alejadas con el centro del imperio. De este modo, como es sabido, en la época romana se construyeron los grandes ejes de comunicación interregional, una red sin igual hasta entonces que se extendió por las dos orillas del Mediterráneo: desde Britania y Germania a Mauritania y Nubia, desde Hispania hasta las puertas del imperio persa.

Los tramos itinerarios han recibido una mayor y merecida atención en esta época concreta de su origen y esplendor. Por otro lado, la mayoría de las investigaciones sobre las vías de época romana se han acercado metodológicamente a su objeto de estudio de tres modos: En primer lugar buscando la materialidad de la vía. Desde las excursiones de los aficionados y expertos, que escribían sus hallazgos,³ hasta luego las notas de los ingenieros de ferrocarriles o las de sociedades de excursionistas, para acabar hoy en las excavaciones arqueológicas sistemáticas en aquellos lugares en que se sabe de la existencia de tramos itinerarios⁴.

³ A finales del siglo pasado y comienzos del presente citaremos a Antonio Blázquez y a Ángel Blázquez. Se da la circunstancia que el primero de ellos era ingeniero y se dedicó a la construcción de las primeras líneas de ferrocarriles de España; en su búsqueda de los trazados más llanos y fáciles se encontró con que en la mayor parte de las ocasiones estos trazados se correspondían con vías empedradas de época romana, de ahí que luego publicara estos trazados itinerarios. Ambos publicaron los resultados de sus excursiones: Antonio Blázquez y Delgado de Aguilera; Ángel Blázquez y Jiménez (1917): «Vías romanas del Valle del Duero y Castilla la Nueva», *Memorias de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades*, Madrid, nº 9; (1918): «Vías romanas de Briviesca a Pamplona y de Briviesca a Zaragoza», *M.J.S.E.A.*, nº 15; (1920): «Vías romanas de Botó a Mérida - Mérida a Salamanca - Arriaca a Sigüenza - Arriaca a Titulcia - Segovia a Titulcia- Zaragoza al Bearne», *M.J.S.E.A.*, nº 24; (1920): «Vías romanas de Carrión a Astorga y de Mérida a Toledo y excavaciones practicadas en Lancía», *M.J.S.E.A.*, nº 29; (1920-1921): «Vías romanas de Albacete a Zaorejas, de Quero a Aranjuez, de Meaques a Titulcia, de Aranjuez a Toledo, y de Ayamonte a Mérida», *M.J.S.E.A.*, nº 40, 22 pp.; (1923): «Vías romanas de Sigüenza a Zaragoza, de Alhambra a Zaragoza, del Vierzo (sic.) a Lugo, de Lugo a Betanzos, de Betanzos a Padrón, de Tuy a Padrón y de Padrón a Lugo», *M.J.S.E.A.*, nº 52; (1925): «Vías romanas de Sevilla a Córdoba por Antequera-De Córdoba a Cástulo por Epora-De Córdoba a Cástulo por el Carpio-De Fuente la Higuera a Cartagena y de Cartagena a Cástulo», *M.J.S.E.A.*, nº 69; (1925): «Exploraciones en las vías romanas de Bérgido a Astúrica y de Cataluña, Valencia y Jaén», *M.J.S.E.A.*, nº 69, 19 pp. + ils. Antonio Blázquez (1912): «El camino romano de Sevilla a Córdoba», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, Madrid, ed. Real Academia de la Historia, nº 61, pp. 465-472.

⁴ Modélicas consideramos no sólo la excavación arqueológica realizada por Mariné (1988) en la calzada que cruzaba el Puerto de la Fuenfría, (Cercedilla, Madrid) sino, en especial, el estudio y la publicación de sus resultados. Lo mismo cabe decir de los estudios sobre los restos de calzadas realizados por P. Sillières en el Camino de Aníbal romano (1977), la vía Cartagena-Chinchilla (1982) y en

El segundo modo de acercamiento lo supone el estudio que parte desde las fuentes escritas. De este modo, se han escrito una ingente cantidad de trabajos que proponen ubicaciones para las *mansiones* e identifican los topónimos latinos citados en los repertorios itinerarios hispanos, tales como el *Itinerario de Antonino* (s. III d.C.), los *Vasos de Vicarello* (s. I d.C.), la *Tabula Peutingeriana* (ca. 400) o el *Ravennate* (s. VII d.C.). Combinando sus deducciones filológicas con el estudio de las distancias entre los diversos lugares, así como con las evidencias arqueológicas de trazados, se ha podido hacer una categoría y división entre vías regionales, y locales, y se han identificado y precisado sus trazados⁵.

En tercer lugar, el acercamiento ha sido a través de la toponimia latina y castellana. Mucho más escasa, por haber sufrido una larga evolución, este modo de identificación de las vías y caminos romanos ha ofrecido algunos datos interesantes, especialmente para confirmar trazados itinerarios.

Más recientemente, y sólo en los últimos años, en que ya poseemos los resultados más precisos y de conjunto sobre las redes de comunicación romanas interprovinciales, se ha procedido a estudiar estas vías ya no independientemente, sino como un entramado que ayuda a comprender el poblamiento y las relaciones económicas de una región⁶. Es entonces cuando en este puzzle histórico se pueden incluir los numerosos y diversos hallazgos que la arqueología ha brindado en estos últimos 50 años. Es una nueva fase, ya más prolífica que la precedente, en la que se han integrado los datos aportados por los textos y por la arqueología con la finalidad de poder hacer la historia social y económica de una región en época romana. El avance de nuestros conocimientos de la red caminera de época romana hispana en los últimos años ha sido muy notable, y de ello dan fe las incontables publicaciones que, con tino y fortuna diversa, se han dedicado a este objetivo en los últimos quince años⁷.

diversos puntos de la *Via Augusta* romana (1988; 1991). Aunque posteriormente se han realizado otras prospecciones, su publicación dista de ser tan sistemática como las apuntadas.

⁵ A este respecto, las obras que ha marcado la pauta han sido la de Roldán Hervás (1975), así como luego la síntesis de Pierre Sillières (1991): *Les voies de communication de l'Hispanie Méridional*. Con posterioridad a ellas, la agilidad y el buen sentido del grupo de investigación encabezado por G. Arias ha editado dos trabajos de obligada consulta para quien quiera estar al día sobre las vías romanas hispanas: Gonzalo Arias Bonet, *et alii* (1987): *Repertorio de Caminos de la Hispania Romana*, y su revista *El Miliario Extravagante*, actualmente en su tercera época; la vivacidad de la transmisión de noticias, así como su continuo contraste y debate, son su principal aportación.

⁶ *Cfr.* v. gr. para Aragón por M^a Ángeles Magallón Botaya (1987): *La red Viaria Romana en Aragón*, Zaragoza, ed. Diputación General de Aragón, 305 pp. o las numerosas investigaciones sobre la red viaria centrada en Cartagena que se publicaron en el volumen conjunto (1988): *Vías romanas del Sureste. Actas del Symposium celebrado en Murcia del 23 al 24 de Octubre de 1986*, Murcia, ed. Universidad de Murcia / Consejería de Cultura Comunidad de Murcia. Finalmente la perspectiva del ingeniero sobre la evolución de los caminos peninsulares la ha aportado Santos Madrazo (1987): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, ed. Colegio de Ingenieros de Caminos / ed. Turner, 2 vols. (376 + 966 pp.); José I. Uriol Salcedo (1990): *Historia de los caminos de España. Vol. I: Hasta el s. XIX*, Madrid, ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 424 pp. Ver también los n^o 25 (1993) y 27 (1994) de *O. P. Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, Barcelona, ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, dedicados a la viaria histórica peninsular.

⁷ Hemos apuntado en las notas precedentes sólo los trabajos más notables. La relación de todos

[38]

En apariencia, el esplendor del imperio romano ha absorbido la atención preferente de los investigadores, olvidando estos en la mayoría de los casos que este tejido caminero tan tupido y trabajosamente tejido siguió prestando un impagable servicio hasta mucho después. Quizás la barrera haya que ponerla en el mismo motivo que supuso su origen: un estado fuerte como el romano es el responsable de la creación de una tupida red viaria empedrada que le garantizaba movilidad y rapidez en los desplazamientos de sus tropas de un extremo al opuesto del imperio, a la par que una segura y expedita circulación de personas y mercancías por todo su territorio, merced a la *pax romana*. Este fue uno de sus grandes logros. Ahora bien, cuando el gran estado imperial se disgrega, la misma red de caminos sigue existiendo y aunque en el lugar del imperio ahora surjan estados diferenciados y enemistados, la unión garantizada por estos grandes ejes viarios sigue efectiva, así como el comercio y la circulación, aunque con muchas más dificultades regionales, sigue funcionando a través de esos ejes vasculares que garantizaban la llegada de mercancías y tropas de unos lugares a otros. La gran diferencia, por tanto, es que se fragmenta lo que en un principio era una red al servicio de un extenso estado imperial en redes regionales más reducidas; pero éstas seguirán ofreciendo el mismo servicio para el que fueron construidas.

La desintegración del imperio romano a consecuencia del establecimiento de los “reinos bárbaros” conllevó un cambio más traumático en las mentalidades de sus eruditos que en la vida cotidiana de sus respectivos habitantes. Como consecuencias para la red caminera hay que mencionar dos: la más importante es la desarticulación del tejido administrativo romano; aunque sustituido por otras administraciones locales directamente herederas del mismo, éstas no disponían ni de sus recursos económicos ni garantizaban una eficaz gestión, y ello repercutirá especialmente en lo que concierne al buen estado de las vías de origen romano. En segundo lugar, si antes eran escasas las alusiones que se referían a las mismas, a partir de ahora, los cronistas, historiadores y eruditos les dedicarán aún menos atención. Desaparecen casi las referencias a las vías, con las notables salvedades de San Isidoro de Sevilla (559-60-636)⁸ y del *Ravennate* (s. VII d.C.). Ello no quiere decir que en momentos concretos no se legisle o se intenten regular aspectos relacionados con las rutas, como indica la ley de Leovigildo (569-586) *De ser-*

los estudios sobre caminos hispanos sería el motivo de una voluminosa obra. Aparte de los anteriores, mención especial merecen de Menéndez Pidal (1951), *Los caminos en la Historia de España* y (1992): *España en sus caminos*, por la atención dedicada no sólo a la red viaria peninsular, sino a todo lo relacionado con ella: sistemas de transporte, peregrinaciones, flujo económico, navegación, etc., hasta fines de la Edad Moderna. Es interesante apuntar que en los últimos quince años el análisis de las vías de comunicación cada vez está más presente en los trabajos de buena parte de historiadores de las épocas antigua, pero sobre todo medieval y moderna, para explicar los flujos demográficos y comerciales entre regiones.

⁸ Quien dentro de sus *Etymologiae*, su *Libro XV. De aedificis et agris* tiene el epígrafe *De itineribus*, “sobre los caminos”, en que describe el origen y las partes de las vías de origen romano con un detalle ilógico si hubieran estado en desuso o mal conservadas; ed., lat. y trad. esp. de José Oroz Reta; Manuel A. Marcos Casquero (1994²): *San Isidoro de Sevilla. Etimologías*, Madrid, ed. B.A.C., vol. II, 258-261 pp.

vando spatium iuxta vias publicas (que obliga a mantener expeditos los lados de las calzadas), o que dejaran de preocuparse por la seguridad de las rutas⁹.

El estado visigodo introdujo un cambio esencial en la capitalidad hispana, pues desde la *Corduba* meridional, y tras un breve período en que estuvo en *Tolosa/Toulouse*, optó por la centralidad peninsular que suponía *Toletum*. En realidad este cambio afectó más a la división administrativa y a las redes comerciales que a las propias vías de comunicación, pero ya anuncia la importancia que poseerá la centralidad en la geopolítica peninsular¹⁰.

A pesar de la falta de otros datos de las fuentes visigodas, puede deducirse que la decadencia política del estado godo trajo como consecuencia un cierto descuido de los espacios viales de la Península Ibérica, y consiguientemente su deterioro parcial, que no global. Al final del período visigodo, es significativo que el importante puente y murallas de Córdoba estuvieran destruidos, puesto que en 101 H./719·20 d.C. el emir as-Samḥ Ibn Mālik al-Jawlānī (100-102 H./719-721 d.C.) pide permiso al califa ‘Umar (II) Ibn ‘Abd al-‘Azīz (99-101/718-720) para reconstruirlos¹¹.

3. El estudio de las vías de al-Andalus

Con el establecimiento del nuevo estado de al-Andalus, musulmán y en la órbita político-religiosa de Oriente, nos consta que siguen en funcionamiento los mismos itinerarios viarios peninsulares que estableciera el imperio romano, como lo demuestra el hecho de que, en sus itinerarios de conquista de *Spania*, las tropas musulmanas siguieran los grandes ejes viales de época romana¹². Ahora bien, si durante el período visigótico se optó por la centralidad geopolítica, este nuevo imperio volverá a adoptar la misma solución meridional que ya lo hiciera el romano. Así Sevilla/*Ishbīliya* en los primeros años del emirato, y luego definitivamente Córdoba/*Qurṭuba* serán las capitales durante los períodos emiral y califal. A partir del 400/1010 se romperá la unidad estatal andalusí y volvemos a hallar una nueva división en los llamados reinos de taifas; esto afectará fraccionando la red viaria, de modo semejante a la fragmentación de la red de los caminos romanos tras la división imperial, aunque a menor escala.

A partir del período de los reinos de taifas nos encontramos ante un mapa geopolítico andalusí menguante y dividido, mientras que progresivamente los reinos cristianos del norte van ganando terreno. Es por ello que la red viaria será testigo preferente de las idas y venidas de las tropas musulmanas y cristianas y su presencia determinará la aparición de torres y castillos para su control. A partir de

⁹ Sillières (1991): *Les voies de communication ...*, pp. 192, 633 y 600-602.

¹⁰ Más referencias sobre las vías de origen romano en época visigoda Franco Sánchez (1995), pp. 41-44.

¹¹ *Ajbār maʿmūʿa*, ed. de E. Lafuente y Alcántara (1867), Madrid, ed. Real Academia de la Historia, ár. p. 24. *Dīkr bilād al-Andalus*, ed. de Luis Molina (1983): *Una descripción anónima de Al-Andalus*, Madrid, ed. C.S.I.C., § 23.

¹² Como demostró en su estudio Claudio Sánchez-Albornoz (1948): «Itinerario de la conquista de España ...», pp. 21-74.

[40]

este período podemos afirmar que la red viaria de la península Ibérica adquirirá unas peculiaridades bien diferentes a la red viaria de la época romana. Y lo curioso es que estamos hablando, *mutatis mutandis*, prácticamente de los mismos itinerarios empedrados.

Por lo referido, ya hace tiempo escribimos que el estudio de las vías es “ucrónico”, es decir que sobrepasa los límites de un período o época precisa. A partir del momento de su construcción es ocioso asignarle una cronología a unos restos de vías, puesto que pueden haber sido usadas hasta principios del presente siglo¹³. Hablamos de “ucronía”, para entender cómo el itinerario de origen romano que es el popularmente conocido como *Via Augusta* hoy lo seguimos utilizando como la autopista A70. Por ello precisamente en vez de hablar de vías *romanas* o vías *andalusíes*, preferimos referirnos a las vías *de época* romana o a las *de época* andalusí, poniendo el énfasis en el período al que nos referimos, más que en su origen. Porque, aunque estemos hablando de los mismos trazados viarios, con una misma función de comunicación, por el contrario, esos mismos itinerarios estuvieron encuadrados y desempeñando un papel geopolítico bien diferente según el período del que hablemos¹⁴.

Fue Leopoldo Torres Balbás quizás el primero que se ocupó específicamente de las vías de época andalusí en su conocido estudio sobre «La Vía Augusta y el arrecife musulmán»¹⁵, en que habla del itinerario de la *Via Augusta* musulmana así como de la ruta Córdoba-Toledo-Zaragoza (que calificó de “la ruta axil de al-Andalus”). A la par, Félix Hernández Jiménez¹⁶ realizará una larga serie de trabajos en los cuales irá estudiando buen número de itinerarios andalusíes, estableciendo su íntima relación con los acontecimientos de la geopolítica de cada momento de la historia de al-Andalus (generalmente noticias, muchas bélicas, referidas por cronistas y autores árabes diversos)¹⁷.

Con posterioridad, a Jaime Oliver Asín le debemos el estudio de la red de

¹³ Los caminos son un fenómeno transtemporal, cuyo uso se prolonga a partir de un momento dado (el de su uso generalizado, que fija su trazado, o el de su construcción), pero no atemporal o intemporal.

¹⁴ Participan también de este carácter de “ucrónicos” los estudios sobre las acequias o redes de irrigación (que cabría definir como “espacios del agua”), cuyo uso desde su construcción (en la época romana, andalusí o posterior) en muchos casos sigue aún hoy vigente, informándonos también acerca de las estructuras agrarias y de la propiedad en muy diferentes épocas. Ver los estudios citados en nota 37.

¹⁵ Leopoldo Torres Balbás (1959): «La Vía Augusta y el arrecife musulmán»

¹⁶ Estudios publicados en la sección denominada «Estudios de geografía histórica española» dentro de la revista *Al-Andalus* (Madrid-Granada, ed. C.S.I.C.) entre los años 1940 y 1973. Estos han sido agrupados y reeditados en sendos libros: Félix Hernández Jiménez (1994): *Estudios de geografía histórica española*, Tomo I y (1997) Tomo II.

¹⁷ En esta línea también desarrolló sus estudios Ambrosio Huici Miranda, aunque él está más cercano a una historia positivista, buscaba explicar los itinerarios militares y los sucesos bélicos más relevantes de la historia de al-Andalus también a través de la explicación viaria. Ver (1916), *Estudio sobre la campaña de Las Navas de Tolosa* y, (1956), *Las grandes batallas de la Reconquista durante las invasiones africanas*.

caminos y de torres de vigilancia de los mismos centrados en Madrid¹⁸. Será M^a Jesús Rubiera¹⁹ quien aplicará su metodología al estudio de la *Vía Augusta* y del *Camino de Aníbal* de época andalusí, así como del valle del río Vinalopó, definiendo de este modo una línea de estudios que hemos continuado personalmente.

Hace ya algún tiempo que nos dedicamos al estudio de los itinerarios de al-Andalus, y en especial a su concreción, que son los caminos (empedrados o no)²⁰. La diferencia más notable respecto a la triple metodología del estudio tradicional de las vías romanas que indicábamos (*vide supra*) estriba en que el camino es considerado como un elemento más de un conjunto profundamente interrelacionado entre sí. De este modo el estudio viario o caminero se aborda de un modo multidisciplinar, conjugando la arqueología, toponimia, fuentes escritas y geopolítica.

En la realidad social y económica andalusí pueden establecerse una serie de vectores estructurantes que conforman las coyunturas históricas sucesivas. Cuando conocemos la estructura de esta realidad podemos llegar a suplir las partes que nos faltan de la misma, puesto que suele funcionar conjunta e interrelacionadamente. Esto es lo que vamos a desarrollar seguidamente²¹.

3.1. “Espacios viales” mejor que “vías”. Otras realidades viarias andalusíes interrelacionadas

En primer lugar, en vez de vías o itinerarios, como algo específico, consideramos que es más útil hablar de “espacios viales”. Mejor que aludir a unas “vías andalusíes” como caminos que son utilizados en la época andalusí (sería deseable afinar más: época emiral, califal, almohade ...), creemos que es más útil semánticamente hablar de “espacios viales” andalusíes. El concepto de “espacio” surge de los estudios de los geógrafos de la escuela francesa, pero bien pronto es adoptado por los historiadores de l'École des *Annales*,

¹⁸ Jaime Oliver Asín (1959): *Historia del nombre «Madrid»*

¹⁹ M^a Jesús Rubiera (1985a): *La Taifa de Denia*; (1985b): *Villena en las calzadas romana y árabe*; (1985) *Los nombres árabes de Benidorm y su Comarca*, Alicante, ed. Ayuntamiento de Benidorm/Universidad Alicante, 65 pp. (1986): «El vocablo árabe “sikka” en su acepción de vía y de sus posibles arabismos en la toponimia hispánica: Aceca, Seca y Villa Seca»; (1987) «Los precedentes geopolíticos musulmanes del señorío de Villena»; (1988) «El Baix Vinalopó durant l'època àrab»; (1991) «Els camins àrabs de la muntanya i la Marina alacantines i una hipòtesi sobre el nom d'Alcoi»; Con Mikel de Epalza (1987): *Xàtiva musulmana (segles VIII-XIII)*, Xàtiva, ed. Ajuntament de Xàtiva, 202 pp. y (1996) «Las ciudades arábigo-musulmanas de la costa oriental de la Península Ibérica (Sharq Al-Andalus) y su función comercial».

²⁰ Francisco Franco Sánchez (1988): «En torno de la ubicación de la fortaleza islámica de Qalaşa': La importancia económica y estratégica del río Júcar»; (1991) «Estudio comparativo del urbanismo islámico de seis poblaciones de la Vía Augusta: Sagunto/Xàtiva/Orihuela y Ontinyent/Bocairent/Beneixama»; (1992-1993) «Cocentaina en el periodo islámico: poblamiento y geopolítica»; (1993a) «Aportaciones al estudio de las vías de época islámica en la Meseta Norte»; (1995) *Vías y defensas andalusíes ...*; (1997) «La frontera alternativa: Vías y enfrentamientos islamo-cristianos en la Mancha Oriental y en Murcia».

²¹ Esto ya lo explicamos con detalle en Francisco Franco Sánchez «Aportaciones al estudio de las vías ...», pp. 74-75.

[42]

para hablar de una “historia de los espacios”, como etiqueta alusiva a los estudios que buscan desentrañar la evolución histórica de una localidad o una región, considerada como un “espacio” en el que se hacen coincidir todos sus vectores históricos, buscando como meta realizar la “historia total” de su evolución en el tiempo. Partiendo de esta idea tan útil como genérica, reducimos este significado tan amplio de “espacio” al de un conjunto funcional de elementos relacionados entre sí, con un factor o vector común, que en el caso de los “espacios viales” es el concepto de *vialidad*.

De este modo hacemos concurrir en el concepto de “espacios viales” a todos los elementos que se relacionan con la *vialidad*, en un territorio o itinerario específico y en una época definida. Así cuando hablamos de los “espacios viales” andalusíes incluimos en una misma realidad de estudio las vías empedradas o las que estén en mal estado, los caminos terreros, las veredas de montaña, así como los elementos anexos al propio camino, especialmente los *manāzil* (sing. manzil) o ventas camineras y los *quṣūr* (sing. qasr) o paradores en los caminos para los funcionarios estatales en las épocas emiral y califal, puentes y vados de los ríos, puertos de montaña, y también los pequeños oratorios que pudieran existir a la vera del camino, aguadas, fuentes y abrevaderos con él relacionados, etc.

Son los diversos elementos sin los cuales no se concibe un itinerario, pues todos ellos son partes de una misma realidad. La presencia de una venta habla de un camino, al igual que los restos de un empedrado o su huella toponímica. El hacer conjugar al unísono estas realidades permitirá la identificación del conjunto, puesto que cualquiera de estos elementos remite a la *vialidad* que todos ellos representan. De este modo, es posible suplir la carencia de noticias escritas en las fuentes árabes, puesto que cualquier referencia itineraria se puede poner en relación con la toponimia o con otros elementos análogos del “espacio vial”.

La finalidad última es, en primer lugar, definir el entramado exacto de estos caminos de época andalusí. Aunque se puede tomar como axioma de partida la consideración de que en su gran mayoría la red heredada de época romana sigue vigente, no hay que olvidar la presencia de nuevas poblaciones y la destrucción de otras, así como el cambio del centro vial peninsular que supuso el traslado de la capitalidad de Toledo a Córdoba. La realidad de los “espacios viales” de al-Andalus responde a un poblamiento, a un estado y a una geopolítica diferente del existente en las épocas romana y visigoda. Es más, esta realidad difiere en cada uno de los períodos de la historia andalusí.

En segundo lugar, una vez definido el trazado del camino, es cuando entran en juego los datos históricos, siendo la geografía política y económica del momento la que determinará su cualidad e importancia. En consonancia, el conocimiento de un tramo vial y de sus características, en la mayoría de los casos, se nos muestra como la mejor iluminación para poder comprender las circunstancias bélicas, poblacionales ..., geopolíticas, en suma, de un momento o de un período concreto.

A esta metodología, aunque sirva para identificar con mayor o menor precisión las redes camineras de una región, se le puede criticar que no informa de la categoría o cualidad de los caminos tratados. En este punto es cuando miramos al

pasado, para ver cómo los caminos que fueron interregionales, o principales en época romana, suelen seguir siéndolo, y para ver cómo la diferente geopolítica del período, que determinará el surgimiento o la desaparición de poblaciones va modificando estos itinerarios o trazando otros nuevos (principales, secundarios y de montaña).

3.2. Relación de los “espacios viales” con los “espacios de control y defensa”

Jaime Oliver Asín explicó la clara relación entre las torres de vigilancia de Madrid y del río Tajo con los caminos objeto de la mencionada vigía, pero será M^o Jesús Rubiera²² quien, haciéndose eco de las teorías de A. Barbero y M. Vigil²³, aplicó esa misma lógica a la *Vía Augusta/Mahāyât al-`Uzmâ* musulmana²⁴. Así, la relación de este eje viario con la costa y la geopolítica de época omeya le permitieron enunciar el concepto de “frontera marina” frente a los `abbāsīs orientales: se trataba de una frontera que habría sido articulada a lo largo de un prolongado tramo viario y que estaba estructurada de un modo parejo a la que Barbero y Vigil apuntaron que los visigodos opusieron frente a astures y vascos.

Aunque cada vez surgen más voces que matizan –cuando no niegan tajantemente– la existencia de esa frontera visigoda centrada en torno a Amaya y articulada a lo largo de la vía que comunicaba Astorga con Burdeos²⁵, el caso es que la estructura de *thémas* propuesta para la “frontera marina” del *Šarq* o Levante de al-Andalus, con posterioridad, se ha mostrado en toda su consistencia y, si bien no defendemos más que su similitud con la posible frontera visigoda apuntada, su filiación hay que buscarla en Oriente. En efecto, ‘Abd Ar-Raḥmān I en los breves años que residió en Siria, antes de la obligada huida que le traerá a al-Andalus, conoció bien los eficaces sistemas defensivos que los omeyas extendieron por aš-Šām (la Gran Siria), tanto a lo largo de las costas palestino-libanesas, como por el interior del desierto sirio.

Será durante el gobierno de ‘Abd Ar-Raḥmān I (138-172 H./756-788 J.C.) cuando se establece y estructura este sistema de control y defensa. Es el que denominamos como “sistema viario-defensivo de época omeya”: consistía éste en una

²² Ver n. 19, especialmente (1985a) *La Taifa de Denia* y (1985b) *Villena en las calzadas ...* y en (1987) «Las ciudades árabe-musulmanas de la costa oriental de la Península Ibérica ...», (1985b) y (1987).

²³ Abilio Barbero; Marcelo Vigil (1978): *La formación del Feudalismo en la Península Ibérica*, Barcelona, Editorial Crítica, 437 pp. y (1979). *Sobre los orígenes sociales de la Reconquista*, Barcelona, ed. Ariel Quincenal, 197 pp.

²⁴ Los andalusíes denominaron a la *Vía Augusta* en época musulmana como *Mahāyât al-`Uzmâ*, la “Calzada Grande”, tal y como lo refieren tanto al-`Uḏrī (*Kitāb tarḡī al-ajbār*, ed. ár. de ‘Abd al-‘Azīz al-Ahwānī [1965], Madrid, ed. Instituto Egipcio de Estudios Islámicos de Madrid, p. 10), como otros cronistas y geógrafos andalusíes; vid. F. Franco (1995): *Vías y defensas andalusíes ...*, pp. 163 y ss.

²⁵ Recogimos algunas severas críticas a las teorías de A. Barbero y M. Vigil en F. Franco (1995): *Vías y defensas andalusíes ...*, pp. 29-32.

[44]

tupida red de control de los caminos desde la altura formada por torres enlazadas visualmente entre sí y todas ellas con una central (generalmente un *hiṣn* o fortaleza central). Se trataba de una red estatal de torres y fortalezas cuya inicial finalidad fue el control de los caminos de al-Andalus, muy en especial los de las fronteras, tanto terrestres, como la marina del Mediterráneo. Así, a lo largo de la *Via Augusta* musulmana se estableció un sistema de este tipo ya desde época de ‘Abd ar-Raḥmān I.

Cuando repasamos la historia de al-Andalus vemos cómo hay una serie de tramos viales de esencial control para el estado; asociados a ellos es lógico que aparecieran torres y fortalezas para su vigilancia, conformando el doblete castillo/camino una realidad cotidiana en época omeya. En consecuencia, con el tiempo el sistema de vigilancia fronteriza de época omeya pasa a ser también de control de las comunicaciones interiores, un instrumento militar y administrativo cuya finalidad era garantizar el comercio y la estabilidad, así como la recaudación de impuestos y el control de las poblaciones. Por ello hablamos de “espacios de control y defensa”, para aludir a esta serie de elementos fortificados encargados de la vigilancia de los caminos: castillos, torres de enlace con ellos, acuartelamientos, fortalezas centrales, etc.

Como una peculiaridad de estas fortalezas (de nombre, estructura y función bien diversos) que conformaban el que definimos como “sistema viario-defensivo de época omeya” está su asociación directa al camino. Por ello, las traemos a colación en nuestros estudios sobre los itinerarios viales: se trata de elementos que desde la altura efectuaban un control viario visual y directo; se hallan asociados a los caminos, angosturas, desfiladeros, vados, puentes y lugares de paso, controlándolos siempre desde lo alto.

Como ya se anunció, a partir de la época de los reinos de taifas (422-482 H./1031-1090 J.C.) cambia este panorama, al fragmentarse los sistemas viales interregionales y al modificarse radicalmente la geopolítica local. Pero no será hasta el período almohade (gobiernan al-Andalus entre 541-629/1147-1232) cuando se introduzca un nuevo tipo de “espacios de control y defensa”. El cambio tanto de la estrategia militar, como de la sociedad requería de otros sistemas de vigilancia. El crecimiento del número de las tropas de caballería ligera, que llegaban rápidamente a cualquier lugar, hacía inoperante el anterior sistema de control vial de origen omeya (por ser lento en el aviso y más aún en la respuesta). Por otro lado, el crecimiento en número de las poblaciones andalusíes y el gran aumento de sus habitantes hará que se torne prioritario el control de las localidades inmediatas, más que propiamente de los caminos. De este modo a partir del s. XII se extenderá el “sistema defensivo almohade”, articulado en base a las fortalezas

²⁶ Las peculiaridades tanto del “sistema viario-defensivo omeya”, como del “sistema defensivo almohade” las hemos desarrollado ampliamente en: Francisco Franco Sánchez (1997): «La frontera alternativa ...», pp. 237-251. En este mismo estudio ya avanzamos como hipótesis que la estructura básica del “sistema almohade” del levante andalusí, tanto frente a los catalanes en la “frontera de Valencia” como a los castellanos en la “frontera de Chinchilla” con seguridad fue articulado por los Banū Mardaniš ya medio siglo antes. Con posterioridad, los almohades asumieron y reforzaron estas fronteras interiores del Šarq al-Andalus.

urbanas, situadas sobre collados poco elevados y con directo control de las cercanas poblaciones locales²⁶.

Los diversos elementos de estos “espacios de control y defensa” son, por tanto, indicadores también de la existencia de un camino a vigilar. Hasta el período almohade están, por tanto, asociados a la vigilancia tanto de las principales rutas, como de las angosturas y valles de paso. De ello cabe deducir la evidente interrelación entre los “espacios viales” y los “espacios de control y defensa” en al-Andalus.

3.3. “Espacios viales” e itinerarios militares

Los historiadores tradicionalmente se han fijado en las vías para justificar los itinerarios militares de los ejércitos musulmanes: Desde la explicación de las rutas de conquista que hiciera Cl. Sánchez-Albornoz²⁷, hasta las diversas interpretaciones que se han realizado de los itinerarios seguidos por los ejércitos de ‘Abd Ar-Rahmān III²⁸ y al-Manṣūr Ibn Abī ‘Āmir en sus aceifas²⁹, o las rutas seguidas por las tropas almorávides y almohades en la Península³⁰. Se ha dedicado mucho tiempo a estudiar estos itinerarios, y siempre se ha considerado que las tropas musulmanas viajaron a través de las grandes calzadas de origen romano.

Cuando las crónicas árabes hablan de los movimientos de huestes numerosas no cabe sino pensar que sólo las grandes calzadas garantizaban rapidez, comodidad y hasta seguridad en el traslado de unas tropas, animales e intendencia que con los años van creciendo geoméricamente en magnitud. Los ejércitos siguen corrientemente las vías transregionales y cuando se hace necesario continúan por vías secundarias. Para que unas tropas se salgan del camino prefijado y se desvíen del mismo los motivos más frecuentes suelen ser: la búsqueda de la aguada o el alimento, la necesidad estratégica de acceder a algún castillo apartado, o la orden de “talar los panes” de los dominios de alguna población o zona.

Por lo referido, los itinerarios militares se convierten también en fuentes indispensables para la elaboración del mapa viario andalusí. La conclusión que cabe extraer, aparte de la geopolítica del momento, tiene que ver con la utilización de unos tramos itinerarios interregionales (generalmente de origen romano), en un

²⁷ Claudio Sánchez-Albornoz (1948): «Itinerario de la conquista de España por los musulmanes».

²⁸ Ver el estudio de M^a J. Rubiera (1987): «los precedentes geopolíticos musulmanes ...», así como F. Franco (1995): *Vías y defensas ...*, pp. 301-318.

²⁹ Entre la ingente bibliografía, sobre los itinerarios de las aceifas de al-Manṣūr destacamos: Luis Molina (1981): "Las campañas de Almanzor a la luz de un nuevo texto", *Al-Qanṭara*, Madrid, ed. C.S.I.C., vol. II, pp. 209-263, en que se recoge la historiografía del tema, e id. (1982): "Las campañas de Almanzor. Nuevos datos", *Al-Qanṭara*, vol. III, pp. 467-472; Alberto Cañada Juste (1993): "Nuevas propuestas para la identificación de topónimos e itinerarios en las campañas de Almanzor", *Anaquel de Estudios Árabes*, Madrid, ed. Universidad Complutense, n^o 4, pp. 25-36; Dolores Bramon (1994): "Más sobre las campañas de Almanzor", *Anaquel de Estudios Árabes*, n^o 5, pp. 125-128. F. Franco (1993a): "Aportaciones al estudio de las vías ...", pp. 79-80.

³⁰ Ver los estudios de A. Huici Miranda citados en la n. 17, y además su (1956-57): *Historia política del Imperio Almohade*. Más reciente y pluridisciplinar, remitimos a M^a Jesús Viguera Molins (1997) *El retroceso territorial de Al-Andalus. Almorávides y almohades. Siglos XI al XIII*.

[46]

momento preciso, certificándose así que estas rutas se hallaban en buen estado de uso en ese momento preciso.

3.4. La toponimia árabe de los “espacios viales” y de los “espacios de control y defensa”

Se ha aludido a la penuria de información que las fuentes árabes proporcionan respecto a la existencia de los “espacios viales” de época andalusí. De este modo, emprender su estudio es como realizar un puzzle en el cual se han de hacer concurrir una serie de piezas de diversa cualidad, pero en el cual todas ellas contribuyen a dibujar una misma realidad histórica.

En primer lugar, la falta de datos concretos que ofrecen las diversas fuentes árabes puede suplirse gracias a la abundante toponimia árabe. Es bien conocido que en toda la península Ibérica se ha conservado una gran cantidad de topónimos árabes. Tanto en los ámbitos portugués, castellano, como en el catalán-valenciano, los cristianos conquistadores conservaron dentro de su acervo toponímico un elevado número de nombres de lugar hispanoárabes que no comprendían, o entendían a medias. De este modo, las denominaciones que les otorgaron los árabeparlantes han perdurado en gran número asociadas a su referente. Por otro lado, está más que demostrado que los andalusíes aplicaban denominaciones descriptivas a los lugares y por lo común se referían a ellos con topónimos que definen su paisaje o el elemento al que se asocian. En consecuencia, es posible comparar el topónimo árabe con una espora semántica asociada a un lugar; sólo mediante un adecuado estudio filológico e histórico se podrá extraer su significado original.

Sabiendo que la toponimia árabe suele ser descripción paisajística o asociada al elemento que describe, y dado el elevado número de topónimos conservados en la península Ibérica, se puede afirmar que su adecuada identificación viene a suplir la carencia de otros datos. En lo que nos concierne, la toponimia árabe pasa a ser fuente imprescindible para el estudio de los “espacios viales” de al-Andalus. La toponimia vial ha sido objeto de estudio por parte de M^a J. Rubiera, quien ha definido los étimos, el objeto de estudio, así como la metodología de aplicación³¹. Por nuestra parte, ya hemos realizado la aplicación práctica de esta metodología en el estudio sobre los “espacios viales” de la Mancha Oriental³².

I. Así, las diversas realidades de los “espacios viales” han dejado un buen número de topónimos relacionados con sus significados originarios en hispanoárabe:

- los caminos son conocidos con diversas denominaciones. *Ṭarīq* significa *camino, itinerario*, pero no parece que haya dejado huella toponímica, a dife-

³¹ Ver los estudios de M^a J. Rubiera citados en n. 19, en especial (1986). A ellos habría que sumarle: (1983): “Aspe, la gran calzada y el camino de la Almohaja”, La Serranica, Aspe, n^o 37, 2 pp.; (1983) “Elda en el Pacto de Tudmir: camino y fortaleza”, Alborada, Elda, 1 p.

³² Ver el listado los étimos de la toponimia vial, con su bibliografía de referencia, en F. Franco (1995): *Vías y defensas ...*, pp. 57-65.

rencia de balāt o balāṭa, *empedrado*, que ha originado: la *Vía de la Plata*, varios nombres de lugares citados por las fuentes árabes, Albalá de Cáceres, Albalate de Cuenca y Albalate de Zorita en Guadalajara, los varios Albalat de Valencia y Alicante, etc. Por su parte la vía principal también era conocida en castellano como el *arrecife*, de ar-raṣīf, *el empedrado*. También las *carriladas* se conocen como sikka, otra alusión al camino que ha originado Aceca y Villaseca de la Sagra en Toledo, Vila Seca en Tortosa, etc., lo mismo que muchos ríos, montes y accidentes diversos denominados “seca” o “seco”, cuyo topónimo castellanizado alude, más que a su falta de humedad, a su relación con estos caminos empedrados. Menos frecuentes son los nombres derivados de otros étimos, como al-mahaŷŷa, *calzada*, que ha originado Almohaja en Aspe (Alicante) y Murcia; ŷadda, *calzada*, Aljada en Cullera; al-qurayī‘a, la *calzada secundaria*, *calzadilla*, ha dado Alcoraya en Alicante, Mallorca y Caudete; ŷirāt, *sendero*, étimo de Cirat, Castellón; al-watīra, *camino*, Albaterra de Alicante; al-manṣaf, *la mitad* del camino, ha originado topónimos como Almussafes en Valencia.

- el *punte* en al-Andalus es conocido como al-qanṭara (pl. al-qanātir), que ha dado los *Alcántara*, *Alconétar*, *Alcántar*, etc.

- el *vado* es conocido como majāḍa, y ha originado diversas denominaciones como “Vado de la *Almohada*”.

- la *venta* en el camino es denominada manzil (pl. manāzil), y ha originado abundante toponimia bajo formas bien diversas (pues tras el nombre suele ir el de su propietario, o indicación del lugar, etc.): Massanassa, Mislata, en Valencia, Mansaneta en Alicante, Almansilla en Sevilla, Mazaleón en Teruel, Mesleón en Madrid, etc.

- la *venta* o *parador estatal* para funcionarios de época omeya ha originado el qaṣr (luego derivó semánticamente hacia alcázar = palacio). Ha dado lugar a gran cantidad de topónimos como *alcázar* y *alcàsser*, así como Alcazarén en Salamanca y Valladolid, Alcazarejos en Córdoba, Casarejos en Soria, etc.

- la *aduana* o rutba (de aparición muy tardía en al-Andalus) ha dado origen a Ròtova en Valencia, la Roda en Albacete, Sevilla, Roda de Ter, de Barà, etc.

Los enunciados son los étimos más relevantes relacionados con los “espacios viales”, y en unión al resto de toponimia se convierten en documentos fiables para la definición del camino y de sus elementos anejos, a la par que ayudan a calificar muchos enclaves de los que no poseemos otra noticia que su topónimo.

II. De igual manera, los “espacios de control y defensa” han generado una serie de nombres de lugar asociados a ellos. La diferencia con los antes citados es que de estos sí que hallamos alusiones frecuentes en las fuentes escritas árabes, por lo cual su exacto significado ha sido objeto de debate. Recogemos brevemente sus étimos³³:

- hiṣn, *fortaleza* central, con amplia evolución formal en el tiempo, ori-

³³ Se puede ver este listado más desarrollado y con apoyo bibliográfico desarrollado en Ibid., pp. 142-147.

[48]

ginó Iznatoraf e Iznalcázar en Jaén, Aznalfarache e Iznalloz en Granada, Aljucén en Badajoz, etc.,

- al-qala', *castillo*, ha originado las muchas Alcalás de la geografía peninsular, Calatrava en Ciudad Real, Calatayud en Zaragoza, así como su diminutivo, al-qulay'a, *el castillejo*, los diversos Alcolea (de Almería, Ciudad Real, ...), etc.

- al-qaşaba, *ciudadela*, *alcazaba* ha pasado a todas las lenguas hispanas como nombre común.

- qalaşurra, como sinónimo de *alcazaba* o *ciudadela* ha dado nombre a varias Calahorra-s (de Logroño, Palencia, en Elche).

- aş-şajra, *roca*, *peña*, y por extensión *peña fortificada*, ha originado una gran variedad de topónimos: Azagra, en Navarra, Zagra y Zujaira en Granada, así como los numerosos Zafra, Zafrilla y Zafroncillo en Salamanca, Safara en el Alemtejo, etc.

- al-burġ, es la *torre*, el *torreón*, ha originado Alborache y Alboraya en Valencia, Alborge en Zaragoza, Borrox en Toledo, etc.

- al-manāra, *almenara*, lugar desde donde se vigila y hacen señales, ha originado los Almenara de Castellón, Lérica, Salamanca y Valladolid, o Almenar, en Lérica y Soria.

- de la raíz árabe > n_z_r <, cuyo significado es observar, vigilar, ha nacido una amplia red toponímica: así de an-naẓīr, *el que mira, observa*, se derivaron: Nador frente a Melilla, o Añador, Andador, Anaón, Andador en muchos lugares de la Península. Bajo la forma al-manzar, *mirador, atalaya*, se recogen en las fuentes árabes los nombres de diversos lugares.

- Finalmente hay que llamar la atención sobre la diversa toponimia castellana o catalana que habla de La(s) Atalaya(s), La(s) Torre(s), Espill, Espejel, Espejo, Alfara, Alfar, Faro, Haro, Vigía, Guardia, Hariza, y otros similares. Todos ellos nos remiten a una funcionalidad relacionada con el control y la defensa, aunque estos topónimos, por haber sido ya traducidos, no son ubicables en el período andalusí sin otro apoyo arqueológico o documental.

Los anteriormente enunciados son una serie de nombres de lugar que ayudan a situar en el período islámico un tramo itinerario, proporcionando además esencial información cualitativa sobre realidades anejas al camino. A la postre, en un momento histórico determinado, estos elementos adicionales son los que determinarán su importancia económica o geopolítica.

4. Otros modos de acercamiento a la realidad andalusí: los momentos de independencia regional

La historia de al-Andalus se movió en una dinámica pendular entre momentos en que el estado central es fuerte y consigue un control efectivo de todas las regiones, y momentos en los cuales su debilidad polí-

³⁴ Ver al respecto de la ideología de las fuentes escritas de época omeya el excelente trabajo de Gabriel Martínez-Gros (1992): *L'idéologie omeyyade. La construction de la légitimité du Califat de*

tica hace que las regiones y comunidades más lejanas se mantengan en una independencia virtual o real. En este estudio hemos utilizado como base documental esencialmente las diversas crónicas y textos árabes. Estas fuentes suelen tener como característica principal el ser centralistas, escritas en la capital, suelen ser “crónicas de clase” nobiliarias y, por tanto, hay que ser conscientes de que tienen un claro sesgo estatalista y a favor de la dinastía del momento en que se escribieron³⁴. Cuando se emplean estas fuentes árabes escritas como base de la investigación, está claro que el resultado será un panorama estatalista, en el que se presentan los resultados de una política centralizadora. Es por ello que el panorama de los momentos de desgobierno (los tres o cuatro periodos de taifas) o de autogestión de las diversas comunidades regionales no aparecerá reflejado en estos textos, sin que ello quiera decir que obviemos o que se minusvalore la existencia de estos períodos.

Aplicado a nuestro estudio sobre la caminería en al-Andalus, el panorama presentado por estas fuentes responde a momentos determinados, en los cuales el estado omeya o almohade es capaz de imponer su administración e impuestos a todos los habitantes de al-Andalus. No por ello ignoramos esos momentos en que los andalusíes han de tomar las riendas de sus destinos por la carencia de estructuras estatales que los encuadraran. Sólo se han considerado como fuentes básicas los textos andalusíes, por un lado para no exceder la extensión del presente estudio, pero, sobre todo, para presentar un panorama lo más coherente posible en sí mismo.

De este modo, si se quiere tener una completa visión de la realidad de los andalusíes que utilizaron estos caminos habrán de tenerse en cuenta los resultados que va aportando poco a poco la arqueología, así como las visiones que sobre las

Cordoue (Xe.-XIe. siècles), Madrid, ed. Casa de Velázquez (Bibliothèque de la Casa de Velázquez, 8), 363 pp.

³⁵ Pierre Guichard (1976): *Al-Andalus. Estructura antropológica de una sociedad islámica en Occidente*, Barcelona, ed. Barral Editores, 616 pp.; (1977): *Structures sociales orientales et occidentales dans l’Espagne musulmane*, Paris-La Haye, ed. Mouton, 427 pp.; (1987): *Estudios sobre historia medieval*, Valencia, Edicions Alfons El Magnànim, 265 pp.; (1990-1991): *Les musulmans de Valence et la Reconquête (XIe.-XIIIe. siècles)*, Damasco, ed. Institut Français de Damas, 2 vols., por no recoger sino algunos de sus estudios más relevantes.

³⁶ Ver, por ejemplo, su propuesta de modelo de funcionamiento de las sociedades rurales en: André Bazzana; Patrice Cressier; Pierre Guichard (1988): *Les châteaux ruraux d’al-Andalus. Histoire et Archéologie des huşun du Sud-Est de l’Espagne*, Madrid, ed. Casa de Velázquez, 326 pp. y en André Bazzana (1992): *Maisons d’al-Andalus. Habitat médiéval et structures de peuplement dans l’Espagne Orientale*, Madrid, ed. Casa de Velázquez, 2 vols. (521 pp.+ 302 pp.).

³⁷ Thomas F. Glick (1979): *Islamic and Christian Spain in Early Middle Ages. Comparative Perspectives on Social and Cultural Foundation*, Princeton (trad. esp. [1991]: *Cristianos y musulmanes en la España medieval (711-1250)*, Madrid, ed. Alianza Editorial (Col. Alianza Universidad), 294 pp.); (1995): *From Muslim Fortress to Christian Castle. Social and Cultural Change in Medieval Spain*, Manchester-New York, ed. Manchester University Press, XXI + 201 pp. Análisis de las redes de regadío en una línea metodológica similar a la que apuntamos en este trabajo, aunque fundándose en especial en la materialidad de los restos de acequias: (1970): *Irrigation and Society in Medieval Valencia*, Cambridge (Mass.), ed. Harvard University Press, 386 pp. (trad. esp. [1988]: *Regadío y sociedad en la Valencia medieval*, Valencia, 414 pp.); (1996): *Irrigation and Hydraulic Technology. Medieval Spain and its Legacy*, Aldershot-Brookfield, ed. Variorum, XIV + 288 pp.

[50]

poblaciones de la península andalusí y de sus pobladores han propiciado Pierre Guichard³⁵, André Bazzana³⁶ y T. F. Glick³⁷ y otros investigadores. En este trabajo hemos considerado que el objetivo principal era la materialidad de los caminos, el tejido caminero como estructurador de los espacios poblacionales de una región y en general de al-Andalus, más que las poblaciones que los generaron o utilizaron y más que su utilización como vías de comercio de relación. Esta será una nueva vía de trabajo que encararemos más adelante.

5.- Evolución de la política viaria en al-Andalus

Descartando otras referencias imprecisas, la primera noticia que habla claramente de la reparación de los “espacios viales” por los gobernantes de al-Andalus es la aportada por la *Crónica del Moro Rasis*, que afirma³⁸:

«Abderrame [‘Abd Ar-Rahmān I] fizo buenas cossas provechosas para la tierra de España, ca fizo los arrazifes que atraviesa los montes e los valles, e las buenas calzadas que van de las unas villas a las otras. E quando andaba la era de los moros en ciento e sesenta e nueve años (784-5), comenzo Abdarrame a facer los fundamentos para la mezquita de Cordoua; e tanto fizo en ella que la encimo en vn año»³⁹.

La *Crónica de 1344*, tomándola de la obra de ar-Rāzī, recoge casi idéntico el mismo texto, lo que no es sino prueba de la veracidad de la transmisión de esta noticia⁴⁰. Esta noticia de uno de los primeros historiadores andalusíes no deja lugar a dudas sobre el origen de una primera y esencial restauración de las vías existentes. Primeramente de la red de calzadas principales empedradas; *arrecifes* dice la fuente claramente, usando el arabismo con el que hasta hace no mucho tiempo se denominó a los ejes viales esenciales de la península, los que intercomunicaban sus diferentes regiones geográficas. En segundo lugar, el acondicionamiento alcanzó también a las vías interprovinciales y locales, los que denomina «*las buenas calzadas que van de las vnas villas para las otras*». Podría pensarse

³⁸ Francisco Franco Sánchez (1993a): «Aportaciones al estudio de las vías de época islámica en la Meseta Norte», y más desarrollado en *id.* (1995): *Vías y defensas ...*, pp. 45-54.

³⁹ Edición de tres textos romanceados en el s. XIV de la Crónica de los Banū r-Rāzī, y de un manuscrito de ella del s. XVII realizada por Diego Catalán; M^a Soledad Andrés, et alii (ed. crít., introd., notas) (1975): *Crónica del Moro Rasis*, Madrid, ed. Gredos, p. 372.

⁴⁰ "E este Abdarrhame (I) fizo muchas buenas cosas e muy provechosas para la tierra. E este fizo los arañes que traviesan los montes e los valles de España; e fizo las buenas calzadas que van de las vnas villas para las otras; e fizo tan buenas cosas que maravilla es de contar. E quando andaba la era de los moros en çiento e sesenta e nueve años (784-5), començo Abdarrame a facer los fundamentos para la mezquita de Cordoua; e ençimola en vn año", ed. crít. de Diego Catalán; M^a Soledad Andrés (1971): *I ed. crítica del texto español de la Crónica de 1344 que ordenó el Conde de Barcelos don Pedro Alfonso*, Madrid, ed. Seminario Menéndez Pidal y Editorial Gredos, p. 186.

⁴¹ *Crónica del Moro Rasis*, p. 371.

que a este hecho el cronista le concede una mayor importancia que a la obra pía de la ampliación de la mezquita de Córdoba, puesto que en la enunciación de las realizaciones del reinado de ‘Abd Ar-Raḥmān I es referido en primer lugar y antes que esta obra.

Para el origen de esta primera refección de los ejes viales interregionales y de las vías provinciales secundarias podemos encontrar una doble justificación. En primer lugar, militar. Como el propio ar-Rāzī refiere, este emir consiguió dominar las disidencias y defecciones de los diversos bandos de la nobleza árabe («*tomo-les las villas e los castillos*»), y seguidamente, canceló los pactos con los cristianos («*e assi se acogian a las Asturias los que podian fugir de su espada*»)⁴¹. Esta labor centralizadora se concretó en una larga serie de campañas militares a lo largo de todo al-Andalus, y especialmente hacia la Narbonense y el norte peninsular, campañas que obligaron a potenciar la línea de calzadas romanas interregionales.

Su política también consistió en la creación o fortificación de determinadas ciudades: posiblemente Calatrava, Madrid, Salamanca, Buitrago, Guadalajara, Sigüenza, Medinaceli, Almazán, Calatayud; lo mismo sucede con los ejes secundarios: Barbastro, Tortosa, Tudela, Calahorra, etc., de un lado; Mérida, Badajoz, Coria, etc.⁴² El fin último de las nuevas vías era comunicar las diversas urbes surgidas y fomentadas bajo la diferente y renovadora noción de los espacios traída por el omeya desde Oriente. Esta nueva concepción se tradujo en destrucción de urbes rebeldes cambio de emplazamiento de otras y creación de una nueva trama defensiva y urbana.

Tras la llegada del emir ‘Abd Ar-Raḥmān (I) Ibn Mu‘āwiya ad-Dājil (*el Inmigrado*, 138-172/756-788) a la Península Ibérica y su instauración como emir independiente en al-Andalus, el Mediterráneo deja de ser un mar pacífico y se torna una peligrosa puerta de entrada por la que pueden venir todo tipo de agresiones de parte de la nueva dinastía ‘abbāsī. Ante esta nueva “frontera marina”, los omeyas de al-Andalus instaurarán el sistema viario-defensivo de tipo bizantino (*thémas*), ya conocido en Oriente. A partir de entonces, el mar se muestra como un camino de unión muy peligroso, especialmente porque no permite tener un amplio territorio de “colchón” de seguridad, como poseen las otras fronteras de la península. Por ello se trata de una frontera atípica respecto de las otras de al-Andalus, y por ello su fortificación fue especialmente notable a partir de ese período. Esta reestructuración de los espacios defensivos afectó incluso a la trama urbana y portuaria, redefiniéndose profundamente todo el Šarq al-Andalus a partir de ese momento⁴³.

La referida reforma en los sistemas vial y defensivo debió de prolongarse durante los reinados de sus sucesores, los emires Hišām I (172-180/788-796), al-Ḥakam I (180-206/796-822) y ‘Abd ar-Raḥmān II (206-238/822-852), aunque no

⁴² Miguel Cruz Hernández (1982): «La “ocupación” islámica de la Península Ibérica y los orígenes de la “Frontera” de Al-Andalus», pp. 62-63.

⁴³ Ver de M^a J. Rubiera (1988): «El Baix Vinalopó durant l’epoca àrab», p. 53, (1985b) *Villena en las calzadas ...* y (1987): «Las ciudades arábigo-musulmanas de la costa oriental ...».

[52]

haya referencias explícitas de ellos. El cronista oriental Ibn al-Aṭīr (m. 631/1234) escribió de ‘Abd Ar-Raḥmān II que «*La seguridad y la calma florecieron en el reino de este príncipe, que era de una profunda inteligencia, y allí las riquezas eran considerables; edificó paradores estatales (quṣūr) y numerosos lugares de placer y construyó los caminos (turūq)*»⁴⁴, lo cual recoge también al-Maqqarī (m. 1041/1632), añadiendo que «*Él (‘Abd ar-Raḥmān II) construyó puentes por todos los lugares ...*»⁴⁵. Estas citas, aunque de modo formulista, indican una preocupación más o menos continuada del poder cordobés por la reparación de los “espacios viales”.

En otra noticia del geógrafo andalusí al-Bakrī (acaba su obra en 460/1068) refiere éste la contestación dada por ‘Abd Ar-Raḥmān III (300-350/912-961) al cadí de Córdoba para que fuera transmitida a uno de los príncipes norteafricanos que había manifestado su deseo de acatar la soberanía omeya⁴⁶. En la misiva, como muestra del gran aprecio hacia su persona y familiares, el califa le hacía saber,

«que no haría alto en un final de etapa (*maḥalla*) de al-Andalus—de los treinta comprendidos entre la de su desembarco en Algeciras y la *maḥalla* Balāṭ Ḥumayd, de su arribo a lo más extremo de la frontera— sin que el califa (*amīr al-mu‘minīn*) no hubiese mandado construir en cada una un parador estatal (*qaṣr*) que le albergase, de un coste de mil mizcales, para que la huella de su estancia en al-Andalus fuese perenne a pesar de los días».

Esta interesante noticia demuestra, no sólo el estrecho conocimiento y control de los “espacios de control y defensa” y de los viales de al-Andalus, sino también su disposición a gastarse lo que hiciera falta con tal de adecuarla a las necesidades del momento; en este caso, con tal de construir los *quṣūr* o paradores estatales necesarios en la ruta que desde Córdoba pasaba hacia la Sierra del Guadarrama en dirección a Aranda de Duero y hacia el norte de Palencia. Se plantea un reacondicionamiento de los espacios viales que tendríamos datado en el 332/943-944, con el fin de ponerlos acordes a tan ilustre huésped, conmemorando de este modo su llegada. Puede concluirse de este texto que no había *quṣūr* o paradores

⁴⁴ Ibn al-Aṭīr: *Al-Kāmil fi t-tarīḥ*, ed. ár. de Beirut, Dār al-Fikr, 1978 M./1398 H., vol. V, p. 292. *Crónica del 1344*, tomándolo de los *Ajbār* de los Banū r-Rāzī, pág. 191.

⁴⁵ Al-Maqqarī: *Nafh at-tīb*, ed. ár. de Iḥsān 'Abbās (1388 H./ 1968 J.C.), Beirut, ed. Dār al-Fikr/Dār Ṣādīr, vol I, p. 347; trad. parc. ingl. de Pascual de Gayangos (1840-1843): *The History of the Mohammedan Dynasties in Spain*, Londres, ed. *The Oriental Translation Fund of Great Britain and Ireland*, vol. I, p. 124.

⁴⁶ Al-Bakrī: *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, ed. ár. Adrien P. Van Leeuwen; André Ferré (1387 H./1968 J.C.), Cartago (Túnez), ed. Dār al-‘Arabīya li-l-Kitāb, § 1361, pp. 813-4; trad. esp. de M. Ocaña en Félix Hernández Jiménez (1973): "La travesía de la Sierra de Guadarrama en el acceso a la raya musulmana del Duero (I)", pp. 76-78; en esta noticia fundamenta F. Hernández su estudio de los caminos de Toledo hacia el norte peninsular. Datos reaprovechados por Leonardo Fernández Troyano (1991): *Los pasos históricos de la Sierra de Guadarrama*.

estatales al final de todas las etapas del importante eje citado, y la conciencia y deseo de ‘Abd ar-Rahmān III de subsanar tal deficiencia. No sabemos si llegó a materializarse o no tal reforma; cabe pensar que el buen momento económico y político del estado califal en esas fechas eran argumentos favorables para la labor, pero nada sabemos al respecto.

Su sucesor, al-Hakam II (350-366/961-976), según informa el anónimo *Dīkr bilād al-Andalus* (s. VIII/XIV) en noticia inédita: «*También en este año (354/965) remitió dinero para que se repararan los puentes de al-Andalus, comenzando por el de Zaragoza*»⁴⁷. Singular, clara y escueta afirmación acerca de una preocupación por el buen estado de los puentes y por las comunicaciones. El buen momento económico y la ausencia de otros problemas (especialmente militares) no son ajenos a que por entonces pudiera dedicarse un montante económico concreto a la reestructuración de los “espacios viales” de al-Andalus.

Lo mismo ocurrirá en el período en que Ibn Abī ‘Āmir al-Manṣūr (371-392/981-1002) sea el rector efectivo de los destinos de al-Andalus. En esta época se encuentran más alusiones al mantenimiento de los “espacios viales” andalusíes. Almanzor, en un momento de gran poderío económico, militar y político del estado cordobés, se encargará de ejercer por medio de las aceifas el concepto de la soberanía islámica, llevando las aceifas hasta el mismo extremo de la Península, hasta Galicia⁴⁸. Un detalle de su aceifa contra Santiago de Compostela del año 387/997, es especialmente interesante. Como dicen los anales de Ibn ‘Idārī (m. ha. 711/1312) una vez en Galicia,

«(...) avanzó hacia una elevada montaña, muy abrupta, sin calzadas ni caminos, pero sin que los guías pudieran indicar otro itinerario. Por orden de al-Manṣūr grupos de obreros utilizaron el hierro para ensanchar las hendiduras y aplanar los senderos, a fin de que pudiera pasar el ejército»⁴⁹.

La necesidad de portar de modo más rápido y cómodo los víveres, aprovisionamientos y armas, y quizás máquinas militares⁵⁰ le hizo llevarlos en barco hasta la desembocadura del Duero, y desde allí prosiguió por tierra hacia el Norte. La imposibilidad de utilizar otras vías alternativas, le obligarían a Almanzor a ampliar y asegurar los caminos, para una mayor comodidad de paso de su nume-

⁴⁷ *Dīkr bilād al-Andalus*, ed. ár. de Luis Molina (1983): *Una descripción anónima de al-Andalus*, Madrid, ed. C.S.I.C., § 143.

⁴⁸ Francisco Franco Sánchez (1999), «Consideración jurídica y religiosa de los territorios de la Meseta y el Norte peninsular por el poder musulmán de al-Andalus».

⁴⁹ Ibn ‘Idārī: *Al-Bayān al-mugrib*, ed. ár. G. S. Colin; É. Lévi-Provençal (1951): *Histoire de l'Afrique du Nord et de l'Espagne Musulmane intitulée Kitāb Al-Bayān Al-Mugrib par Ibn 'Idhārī Al-Marrākushī et fragments de la Chronique de 'Arīb. Tome Deuxième. Histoire de l'Espagne musulmane de la conquête au XIème siècle*, Leiden, ed. E. J. Brill, vol. II, p. 295.

⁵⁰ Como los almajaneques, usados en otras campañas anteriores L. Molina (1981): «Las campañas de Almanzor ...» op. cit. n. 29, y en su ed. (1983) del *Dīkr bilād al-Andalus*, ed. ár. 224-5, trad. esp. 231-2.

[54]

roso ejército. Esta noticia también informa de la desigual suerte de las calzadas de época romana en los diversos lugares de la Península, puesto que Galicia contó con una red relativamente densa de vías romanas. Los desplazamientos de los ejércitos en las aceifas veraniegas se realizaban por las grandes vías y caminos existentes, pero también es evidente que cuando es necesario se abren y construyen los necesarios. Los caminos abiertos o arreglados quedaban aptos para su posterior uso por largo período de tiempo.

Igualmente en el fragmento del *Bayān al-mugrib* en que Ibn 'Idārī refiere la apología de Almanzor se cita que «Otra de sus obras pías fue la construcción sobre el Guadalquivir de un puente, que comenzado en 387 (997-8) fue acabado hacia mediados del año 389 (989-9), que le absorbió la suma de 140.000 dinares. Este puente prestó grandes servicios y constituyó el principal de los títulos eminentes de quien lo hizo construir»; también en el mismo año «Construyó un puente sobre el río de Écija (sobre su río Genil), y gastó en él grandes sumas. Él allanó los caminos difíciles y los abruptos senderos del monte»⁵¹. No hay que descartar que la última frase sea una mera fórmula, pero también puede interpretarse esta noticia en sentido amplio: Por su contexto es posible concluir que, aprovechando la construcción del puente, sufragada por al-Manṣūr, ese mismo dinero también pudo servir para acondicionar los caminos de la comarca de Écija inmediatos al puente.

Otra noticia, también transmitida por el *Dīkr bilād al-Andalus* (s. VIII/XIV) informa que Almanzor tras haber ostentado el cargo de inspector de la ceca de Sevilla desempeñó la «inspección de las obras públicas (fī n-nazar fī l-binā'), cargo que aceptó y en el que dio muestras de su resolución y diligencia, pues realizó obras perfectas», reiterando en otro lugar sus cargos «cadi, alamin, director de la ceca, de las obras públicas (wa-l-binā'), administrador y zabalorta»⁵². Esta noticia también inédita anteriormente, reitera la acumulación de poderes en su persona, ya que hasta entonces la vigilancia de cada construcción se encargaba a un responsable concreto. Posiblemente debido al desempeño de este cargo se hayan conservado tantas noticias referentes a su dedicación a la construcción de puentes, en comparación con los gobernantes precedentes⁵³.

⁵¹ Ibn 'Idārī: *Al-Bayān al-mugrib*, vol. II, p. 288. En noticia del año 378 H. (988 J.C.) el *Dīkr* habla de la construcción del puente de la ciudad de Rasnaṣār, en lo que parece ser una mala transmisión del topónimo y del año 387 H. (997 J.C.), *Dīkr bilād al-Andalus*, § 153, n. 79.

⁵² *Dīkr bilād al-Andalus*, § 148-9.

⁵³ La biografía de Almanzor puede seguirse, entre otros, en estudios como los de Cristina de la Puente (1995): "La caracterización de Almanzor: entre la epopeya y la historia", *Estudios Onomástico-Biográficos de al-Andalus. Vol. VIII. Biografías y género biográfico en el Occidente islámico*. Ed. M^a. L. Ávila y M. Marín, Madrid, ed. C.S.I.C., pp. 367-402, o M^a. Jesús Viguera (1999): "Imágenes de Almanzor", *La Península Ibérica y el Mediterráneo entre los siglos XI y XII: II. Almanzor y los terrores del milenio. Codex Aquilarensis*, Aguilar de Campoo, ed. Fundación Santa María la Real, n^o 14, pp. 9-22. Ana Echevarría Arsuaga (2000): "El Azote del año mil: Almanzor, según las crónicas castellanas", *Codex Aquilarensis. Los protagonistas del año mil. Actas XIII Seminario sobre Historia del Monacato (2-5 de Agosto de 1999)*, Aguilar de Campoo (Palencia), ed. Fundación Santa María la Real, Centro de Estudios del Románico, n^o 16, pp. 89-116. Joaquín Vallvé

Después de la “fitna de los beréberes” o guerra civil que puso fin al califato de al-Andalus, el “sistema viario-defensivo omeya” quedó dividido en las diversas taifas autónomas. Hay que pensar que cada uno de los reyes de taifas se preocupó de conservar y fortificar los castillos y de reparar las vías de su territorio, ya que en los períodos posteriores siguieron estos en buen estado y uso⁵⁴. Únicamente disponemos de un fragmentario texto del geógrafo almeriense al-‘Uḍrī (393-478/1002-3-1085) en que se alude al tema; así, en la descripción de la cora de Valencia, al final del epígrafe dedicado a la ciudad de Alcira escribió:

«... desde el castillo (*hiṣn*) de Mawrūr al castillo (*qala‘*) de Morella hay 15 millas (*), y de Játiva al castillo (*hiṣn*) de Cullera, en el borde del mar ...».

Con el asterisco remite el editor a una nota a pie de página en la que dice que, a esta altura, en el margen del manuscrito original y con la misma letra se hallaban escritas estas incompletas e interesantes palabras:

«[En el año 406 (21 junio 1015-10 junio 1016) y la calzada (*al-ḡadda*) construyó y la fortificó, y se convirtió en la capital para los musulmanes y en su refugio frente al enemigo ... quiso y no completó esta muralla] y buscó continuarla hasta el castillo (*hiṣn*) de Cullera, mencionado después»⁵⁵.

A pesar de los problemas de interpretación del fragmentario párrafo, esta referencia singular remite a la construcción de una calzada y de una muralla. No sabemos a ciencia cierta si en Morella o en Cullera, aunque pensamos que se está refiriendo a esta última, pues la menciona seguidamente. Probablemente el innominado constructor fue el gobernante taifa de Valencia, Mubārak. Éste y Muzaffar fueron los dos eslavones que durante la *fitna* se hicieron con el gobierno de Valencia en 401·2/1011·2 y estuvieron en el poder hasta el 407/1017. El cronista Ibn Ḥayyān refiere en su *Kitāb al-Matīn* que durante el gobierno de estos dos eslavones se fortalecieron las murallas de la metrópoli valenciana; parece lógico pen-

(1992): *El califato de Córdoba*, Madrid, ed. Mapfre (Col. Al-Andalus), 351 pp. L. Bariani (2003): *Almanzor*, San Sebastián, Editorial Nerea.

⁵⁴ Casi como referencia única al respecto, el rey beréber de la taifa de Granada ‘Abd Allāh Ibn Buluggīn Ibn Zīrī (ha. 465-483/ha. 1073-1090) en su *Kitāb at-tibyān* describe con todo lujo de detalles cómo fortifica los castillos de sus dominios y cómo pone “en orden de defensa” sus fortalezas ante la inmediata llegada de los almorávides. Se trata de un relato en primera persona, enormemente realista y de gran utilidad histórica. Ed. del texto árabe completo, con una breve introducción, por Évariste Lévi-Provençal (1955): *Les Mémoires d’‘Abd Allāh, dernier roi zīrī de de Grenade (Ve-XIe siècle)* Texte arabe publié d’après l’unicum de Fès, El Cairo, ed. Dār al-Ma‘ārif bi-Miṣr, 228 pp.; trad. esp. de Emilio García Gómez; Évariste Lévi-Provençal (1980): *El siglo XI en 1ª persona. Las Memorias de ‘Abd Allāh, último rey ziri de Granada, destronado por los almorávides (1090)*, Madrid, ed. Alianza Editorial, 344 pp.

⁵⁵ Al-‘Uḍrī: *Kitāb tarīḡ al-aḡbār*, ed. ár. de ‘Abd al-‘Azīz Al-Ahwānī, *op. cit.*, p. 20.

[56]

sar que también pudieron asegurar las defensas de los enclaves estratégicos de su reino, construyendo además calzadas para una mejor comunicación de los mismos⁵⁶.

Casi con toda seguridad se está refiriendo a la (re)construcción de la vía que unía Cullera con la *Via Augusta*, cuyo tramo, siguiendo la ribera izquierda del Júcar, pasaría por las poblaciones de Sueca y la descriptiva *Albalat* de la Ribera. Desconocemos si hay que poner el acento en el sentido militar o económico de este tramo, para comprender el sentido de esta (re)construcción. De todos modos, es importante la constatación en esta fuente árabe: primero, de la actividad constructora de calzadas por los andalusíes, y, segundo, de la perduración en el tiempo de esta actividad después de la desintegración del estado califal unificado.

La construcción y/o reparación de puentes es uno de los aspectos más expresivos de la situación socio-económica y política de un país en un momento concreto: en un estado empobrecido, con un gobierno débil a su cabeza o sin paz interna, puentes y calzadas se abandonan y no se crean nuevas rutas de comunicación. La fortaleza del poder político, la paz interior y la economía próspera van unidas al mantenimiento en buen estado de las vías del tráfico comercial y a la apertura de otras nuevas⁵⁷. Bajo esta perspectiva, es sintomático que, aunque abunden las referencias a (re)construcciones de puentes por parte de los diversos soberanos de al-Andalus, en cambio las escasas referencias que nos han llegado de un reacondicionamiento de las calzadas se deban a gobiernos que coinciden con momentos de pujanza económica y política.

En períodos posteriores al de los reinos de taifas parece ser que los cronistas dejaron de fijarse en este tipo de acontecimientos. En su magistral estudio sobre las rutas que unían Córdoba con Toledo, F. Hernández Jiménez señala el abandono desde el s. XI del camino empedrado tradicional de esta "ruta axil" de al-Andalus, y cómo en los ss. XII y XIII parece ser que se arbitran varios alternativos⁵⁸. Apunta como explicación para el hecho de que a partir del s. XIII no haya una ruta prefijada y coexistan varios itinerarios el que, por un lado, el empedrado debía estar ya bastante deteriorado y, porque además, la proliferación de bandoleros y bandas organizadas hacían preferibles las rutas alternativas. De este modo, desde el s. XII asistimos a una variación en la utilización de los caminos en al-

⁵⁶ Recogido por Ibn Bassām en su *Kitāb ad-Dajīra fī mahāsīn ahl al-ʿayyāra*, ed. ár. de Iḥsān ʿAbbās (1975-1979), Libia-Túnez-Beirut, ed. Dār al-ʿArabīya li-l-Kitāb, vol. I, pp. 13-21; trad. fr. de Alfred-Louis de Prémare; Pierre Guichard (1981): "Croissance urbaine et société rurale à Valence au début de l'époque des Royaumes de Taïfes (XIe. siècle de J. C.)", *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, Aix-en-Provence, nº 31/1, p. 20 (versión española (1987): "Crecimiento urbano y sociedad rural en Valencia a principios de la época de los Reinos de Taifas (siglo XI después de J. C.). Traducción y comentario de un texto de Ibn Ḥayyān", en Pierre Guichard: *Estudios sobre historia medieval*, Valencia, Edicions Alfons El Magnànim, pp. 153-174).

⁵⁷ Leopoldo Torres Balbás (1973): "Arte hispanomusulmán. Hasta la caída del Califato de Córdoba", *Historia de España*, dirigida por R. Menéndez Pidal, Madrid, ed. Espasa-Calpe, vol. V, p. 621.

⁵⁸ Félix Hernández Jiménez (1959): "El camino de Córdoba a Toledo en la época musulmana", *passim*.

Andalus. Será la inestable geopolítica del momento la que favorecerá el menor uso de las rutas tradicionales, a favor de los caminos de montaña o u otros secundarios. Ya hemos apuntado cómo la variación en el trazado de las rutas que refleja la obrita itineraria de al-Idrīsī titulada *Uns al muhaġ* cabe ser explicada en esta clave de inestabilidad militar de la época, en especial en lo que concierne a los territorios de La Mancha, serranías conquenses y espacio central de al-Andalus⁵⁹.

En contraste, los poblados ejércitos de almorávides y almohades siguieron necesitando y utilizando los grandes ejes transregionales andalusíes para sus desplazamientos. Para la organización de estas macroexpediciones a al-Andalus desde el Mágreb sabemos que los califas almohades enviaban misivas con la finalidad de organizar la intendencia de víveres para las tropas y de forraje para los animales. En estas cartas oficiales se pide a los gobernadores locales que restauren las calzadas y acondicionen los caminos para permitir el paso expedito de las tropas almohades⁶⁰. De ello se puede deducir que no se trata ya de una política establecida y mantenida, sino de arreglos coyunturales de los caminos.

6. El responsable de velar por el buen estado de las vías de al-Andalus

A. En otro estudio ya abordamos anteriormente este aspecto, tan importante para entender el normal funcionamiento de los “espacios viales”⁶¹. Así, llegamos a tres conclusiones esenciales. Una primera es que ya en el Corán aparece una establecida y clara concepción de los caminos. En una sociedad esencialmente urbana, como la islámica, los itinerarios son una de las muchas mercedes divinas, como instrumentos puestos por el Creador para que sus fieles no se pierdan en sus desplazamientos⁶². Los caminos son una clara obra divina, y aparecen integrados en los “espacios interurbanos”, lejanos, pero también dependientes y comunicados con las ciudades⁶³.

⁵⁹ Al-Idrīsī (493-560/1099-1165): *Uns al-muhaġ wa-rawḍ al-furaġ*, ed. ár. y trad. esp. del fragmento sobre al-Andalus, por Jassim Abid Mízal (1989): *Al-Idrīsī. Los caminos de al-Andalus en el siglo XII según Uns al-Muhaġ wa-rawḍ al-furaġ (Solaz de corazones y prados de contemplación)*, Madrid, ed. C.S.I.C., 425 pp. El cambio itinerario de las rutas a partir del s. XI lo he analizado en F. Franco (1995): *Vías y defensas andalusíes ...*, pp. 261-2, 294-300.

⁶⁰ Como, por ejemplo, ocurrió en 1221 con la expedición del califa almohade an-Nāṣir a al-Andalus, tal y como lo refiere Ibn 'Idārī: *Bayān al-mugrib*, ed. ár. de M. I. Ibn al-Kattānī *et alii* (1406 H./1985 J.C.), Casablanca-Beirut, ed. Dār al-Ṭaqāfa / Dār al-Garb wa-l-Islāmīya, pp. 258-259. F. Franco (1995): *Vías y defensas andalusíes ...*, pp. 232-234.

⁶¹ Este aspecto lo hemos desarrollado por extenso en: F. Franco Sánchez (1993b): "La responsabilidad de los cadíes en la reparación y mantenimiento de los espacios viales de Al-Andalus", y en F. Franco (1995): *Vías y defensas ...*, pp. 54-57.

⁶² Corán, 16: 15; 20: 53; 21: 31; 43: 10. En la versión esp. de J. Cortés (1979), Madrid, Editora Nacional, pp. 335; 385; 397; 583 y aún mejor en la catalana de Mikel de Epalza (2001): *L'Alcozā*, Barcelona, ed. Proa, 1277 pp.

⁶³ Vid. Mikel de Epalza (1985): "Un modelo operativo de urbanismo musulmán", *Sharq Al-Andalus. Estudios Árabes*, Alicante, nº 2, pp. 137-149, cuyas premisas las extrapolamos a la estructura caminera de al-Andalus en F. Franco (1993a): "Aportaciones al estudio de las vías ...", pp. 74-75.

[58]

B. En un segundo nivel, en virtud de la concepción de la soberanía en el islam, la autoridad suprema de al-Andalus, el califa, es el responsable del bienestar y de la seguridad de la comunidad. A él competía la suprema responsabilidad sobre las obras públicas, y por tanto sobre la construcción y el buen estado de los espacios viales⁶⁴. Así, durante el emirato dependiente de Damasco, los gobernantes andalusíes parece que solicitaron permiso para realizar estas obras⁶⁵. Luego las hicieron de modo autónomo, tras adoptar los omeyas de al-Andalus la dignidad califal. El mismo mecanismo de protección será ejercido por los diversos mandatarios posteriores de al-Andalus, tanto por los reyes de taifas, como por los gobernadores nombrados por las dinastías africanas.

Entre las escasas referencias a las calzadas en al-Andalus, hay dos textos del *Muqtabis* de Ibn Ḥayyān que aluden expresamente al ejercicio de la citadas prerrogativas del poder supremo respecto a las vías andalusíes. Las dos noticias tienen como sede la Córdoba califal. Cronológicamente hablando, la primera data del año 326/928 en que `Abd ar-Raḥmān III ordenó «*empedrar el camino de la orilla del río, desde la nueva puerta meridional, última de las de su alcázar (qaṣr) sobre la orilla, hasta la puerta de aquella almunia (de ar-Ramla), para mejorar su camino, que recorría a menudo y que estaba aún sin empedrar*»⁶⁶. La segunda noticia, más relevante y también del *Muqtabis V*, refiere cómo se construyó la calzada de comunicación entre la ciudad califal de Madīnat az-Zahrā' y la metrópoli cordobesa en el 942⁶⁷. Entra dentro de lo lógico pensar que, si de alguna (re)construcción nos había de llegar noticia, había de ser de la calzada con más prestigio de al-Andalus: la vía que unía la capital del estado con la sede del poder califal.

En esta última noticia, Ibn Ḥayyān se detiene a enumerar los trabajos necesarios para la construcción de un camino: primeramente los de agrimensura y colocación de jalones, luego las labores manuales de los operarios. Se trata del modo tradicional de obrar en la construcción de calzadas, continuador de unos cánones ya clásicos desde tiempos romanos.

Posterior a las anteriores noticias hay otra equiparable, de época almohade. Entre las obras ordenadas por el califa Abū Ya`qūb (558-580/1163-1184) en la ciudad de Sevilla la mayoría de los cronistas de la dinastía destacan el puente de Sevilla, destinado a proporcionar comunicación directa de la capital con el Aljarafe. El relato de Ibn Ṣāhib aṣ-Ṣalā (m. 578/1182) sobre la ejecución del cita-

⁶⁴ Ver F. Franco (1995): *Vías y defensas ...*, pp.128-142.

⁶⁵ Como, por ejemplo, la reparación del puente y murallas de Córdoba por el wālī as-Samḥ en 101/719-20, según lo refieren los *Ajbar maʿmū'a*, ed. ár. y trad. esp. por E. Lafuente (1867): *Ajbar Machmuā (Colección de tradiciones). Crónica anónima del siglo XI dada a la luz por primera vez*, Madrid, ed. Real Academia de la Historia, pp. 24/35; *Dīkr bilād al-Andalus*, § 23.

⁶⁶ Ibn Ḥayyān: *Muqtabis. V*, ed. ár. de P. Chalmeta; F. Corriente; M. Ṣubḥ (1979), Madrid, ed. I.H.A.C. / Facultad de Letras de Rabat, p. 288; trad. esp. de M^a J. Viguera; F. Corriente (1981): *Crónica del califa `Abd-ar-raḥmān III an-Nāṣir entre los años 912 y 942 (al-Muqtabis V)*, Zaragoza, ed. Anubar / Instituto Hispano-Árabe de Cultura, p. 317.

⁶⁷ Ibn Ḥayyān: *Muqtabis. V*, ed. ár. pp. 478-9; trad. esp. p. 359.

do pontón sobre barcas tiene los mismos ingredientes religiosos y de propaganda política que las antes referidas por Ibn Ḥayyān⁶⁸.

C. En tercer lugar, en consonancia con el concepto de soberanía en el islam, así como por la "delegación de soberanía"⁶⁹, son los cadíes, o jueces, los encargados de los espacios viales en provincias. Los diversos emires y califas de al-Andalus delegaron sus prerrogativas de juez de la comunidad de los creyentes (*ḡamā'a*) en la figura del gran cadí de Córdoba (conocido según la época como *qāḏī l-ḡund*, *qāḏī l-ḡama'a* o *qāḏī l-qūdat*). Esta delegación constituía la base misma de la organización de la justicia islámica. Por el mismo mecanismo, el soberano (o a veces el propio cadí) también encomendaba las atribuciones judiciales de las provincias y las fronteras a otros cadíes locales instalados en las respectivas capitales⁷⁰.

Dentro del ámbito de la ciudad puede decirse que las prerrogativas urbanísticas de los cadíes eran enormes, sobre todo como encargados de la administración del *bayt al-māl*, o tesoro de las fundaciones pías. En segundo lugar, esta policía urbanística les viene conferida: por las atribuciones propias de su cargo de jueces, que deben intervenir en litigios urbanos entre particulares; como administradores de los bienes habices de las mezquitas, y como administradores de las propias mezquitas⁷¹. Según algunos manuales de *hisba*, en al-Andalus era el *muḥtasib* uno de los jueces ayudantes del cadí principal el encargado directo del control de las vías públicas (además de ocuparse de la policía de mercados y otras tareas diversas)⁷².

Varias noticias vienen a iluminar sobre las actuaciones de los cadíes, como un pasaje del *Ta'rīḡ quḏāt Qurtuba* de Ibn al-Juṣānī (m. 361/971) en que un juez cordobés ordena eliminar dos hileras de árboles para ampliar un camino⁷³, y una

⁶⁸ Ibn Ṣāḥib aṣ-Ṣalā: *Ta'rīḡ al-mann bi-l-imāma*, ed. ár. de Abdul Ḥadī at-Tāzī (1383 H./1964 J.C.), Beirut, ed. Dār al-Andalus, pp. 234, 463; trad. esp. de Ambrosio Huici Miranda (1969), Valencia, ed. ANUBAR, pp. 64-5, 188.

⁶⁹ Aunque el califa es, por definición, el supremo defensor de la comunidad islámica y quien garantiza su gobierno y vida tranquila como creyentes, bien pronto se articuló una sociedad y administración complejas y se hizo necesaria una "delegación de soberanía", entendida como una "cesión legal" a los subordinados del ejercicio del poder, la judicatura o el mando militar.

⁷⁰ Évariste Lévi-Provençal (1973): "España musulmana, hasta la caída del Califato de Córdoba. Instituciones y vida social", pp. 69-70; Mohamed Meouak (1992): "Notes historiques sur l'administration centrale", p. 13.

⁷¹ Las prerrogativas de los cadíes en el urbanismo musulmán ya las apuntó claramente hace tiempo Emile Tyan (1960): *Histoire de l'Organisation Judiciaire...*, pp. 351, 404-417, y más recientemente han sido tratadas en varios seminarios, como el publicado por Patrice Cressier; Maribel Fierro; Jean-Pierre Van Staëvel (eds.) (2000): *L'urbanisme dans l'Occident musulman au Moyen Age: Aspects juridiques*.

⁷² Rachel Arié (1983): *España Musulmana (Siglos VIII-XV)*, p. 104.

⁷³ Al-Juṣānī: *Ta'rīḡ quḏāt Qurtuba*, ed. ár y trad. esp. de Julián Ribera (1914): *Historia de los Jueces de Córdoba por Aljoxanī*, Madrid, ed. Junta para Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas, pp. 188/234.

[60]

fetua del *Kitāb al-fatāwī* del gran cadí de Córdoba Muḥammad Ibn Rušd (450-520/1058-1126) en que se enuncia la potestad de los jueces para yugular cualquier conducción de aguas que amenazara un camino de utilidad pública, a pesar del daño económico privado que ello pudiera producir⁷⁴, o la potestad para cambiar el trazado de un camino, en determinadas circunstancias⁷⁵.

En la noticia de al-Jušanī y en la fetua de Ibn Rušd queda patente que eran los cadíes locales los encargados del control de los caminos. Debían ocuparse de su buen estado e impedir cualquier eventualidad que pudiera dañarlos. En el segundo de los ejemplos recogidos se deja bien claro que prevalece la necesidad de tener los caminos expeditos y practicables sobre la utilización económica de las aguas, aunque corriera peligro la cosecha o se acabara con el negocio de un molino alimentado por esa canalización.

El caso en que el cadí de Córdoba decide ampliar un camino público a costa de dos hileras de árboles de la almunia inmediata, aporta un elemento complementario: se trata ya no sólo de una labor "conservadora" o de arbitraje, sino que es una iniciativa formal de mejora de un espacio vial, en este caso referente a un "espacio interurbano" (de lo que se deduce la trascendencia de su potestad más allá de las murallas de la ciudad y se confirma el gobierno urbano sobre los espacios circundantes). Afirma además al-Jušanī que esta circunstancia era competencia del cadí de Córdoba «*por constar inscrito este derecho en la curia*».

Estas prerrogativas de los jueces no se circunscriben sólo a la época califal, sino que perviven hasta la época nazarí, como lo delata un fragmento del *Código de Yūsuf I*, (733-755/1333-1354)⁷⁶. Finalmente, también la iniciativa privada participó en la reparación de algunos caminos y especialmente de los puentes; era considerado como una meritoria obra piadosa de servicio a la comunidad, si atendemos a las noticias al respecto que proporciona Ibn al-Jaṭīb (713-776/1313-1375) en su repertorio de biografías de granadinos que es *Al-Iḥāṭa fī ajbār Garnāta*⁷⁷.

⁷⁴ *Apud.* Vincent Lagardère (1991): "Moulins d'Occident musulman ...", p. 114.

⁷⁵ Ibn Al-Makwī: *Kitāb al-istiṭāb*, *apud.* al-Waṣarīṣī: *Al-Mi'yār al-mugrib*, ed. litografiada de Fez, s.a., IX, p. 41; trad. esp. de la "Cuestión jurídica (*mas'ala*) sobre el dueño de una viña perjudicado por un camino muy frecuentado" por Pedro Cano Ávila (1993): "Dictámenes jurídicos del sevillano Ibn al-Makwī", *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas*, Madrid, n° 19, p. 154.

⁷⁶ "Las limosnas y donativos que las gentes ricas de las ciudades y aldeas hacen en estos días en dinero, en pan, en granos y en frutos, se repartirán a los pobres por dos o más personas que merezcan absoluta confianza: en caso de que la limosna fuese excesiva, se formará un depósito para socorrer a las necesidades de los ancianos, inválidos, enfermos y huérfanos: el sobrante se aplicará al rescate de cautivas y a la reparación de mezquitas, fuentes públicas, caminos, puentes, acueductos y sendas peligrosas en las montañas", *apud.* Miguel Lafuente Alcántara (1843-1846): *Historia de Granada ...*, vol. III, p. 165.

⁷⁷ Ibn al-Jaṭīb: *Al-Iḥāṭa fī ajbār Garnāta*, ed. ár. Muḥammad 'Abd Allāh 'Inān (1976), El Cairo, ed. Maktabat al-Jānyī, vol. III, pp. 211-2.

Bibliografía

ARIAS BONET, Gonzalo, *et alii* (1987): *Repertorio de Caminos de la Hispania Romana*, Cádiz, ed. G. Arias, 557 pp.

ARIÉ, Rachel (1983): *España Musulmana (Siglos VIII-XV)*. Tomo III de la *Historia de España*, dirigida por M. Tuñón de Lara, Barcelona, ed. Labor, 558 pp.

CRESSIER, Patrice; FIERRO, Maribel; VAN STAËVEL, Jean-Pierre (eds.) (2000): *L'urbanisme dans l'Occident musulman au Moyen Age: Aspects juridiques*, Madrid, ed. C.S.I.C., 292 pp.

CRUZ HERNÁNDEZ, Miguel (1982 enero-abril): «La “ocupación” islámica de la Península ibérica y los orígenes de la “Frontera” de al-Andalus», *La Ciudad de Dios*, San Lorenzo de El Escorial, ed. Real Monasterio de San Lorenzo de El Escorial, vol. 195/1, pp. 41-80.

FERNÁNDEZ TROYANO, Leonardo (1991): *Los pasos históricos de la Sierra de Guadarrama*, Madrid, ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos / Editorial Paraninfo, 244 pp.

FRANCO SÁNCHEZ, Francisco (1988): «En torno de la ubicación de la fortaleza islámica de Qalaṣa': La importancia económica y estratégica del río Júcar», *Espacio. Tiempo y Forma. Serie III. Historia Medieval. Homenaje al Prof. Eloy Benito Ruano*, Madrid, ed. U.N.E.D., Serie III, vol. 1, pp. 193-206.

FRANCO SÁNCHEZ, Francisco (1991): «Estudio comparativo del urbanismo islámico de seis poblaciones de la Vía Augusta: Sagunto/Xàtiva/Orihuela y Ontinyent/Bocairent/Beneixama», *Simposio Internacional sobre La Ciudad Islámica. Ponencias y comunicaciones*, Zaragoza, ed. Institución “Fernando el Católico”, pp. 353-375.

FRANCO SÁNCHEZ, Francisco (1992-1993 [1995]): «Cocentaina en el período islámico: poblamiento y geopolítica», *Historia Medieval. Anales de la Universidad de Alicante. Homenaje a Juan Manuel del Estal*, Alicante, ed. Universidad de Alicante, nº 9, pp. 69-99.

FRANCO SÁNCHEZ, Francisco (1993a): «Aportaciones al estudio de las vías de época islámica en la Meseta Norte», *Proyección histórica de España en sus tres culturas: Castilla y León, América y el Mediterráneo*, Coord. E. Lorenzo Sanz, Valladolid, ed. Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, Vol. I, pp. 73-87

FRANCO SÁNCHEZ, Francisco (1993b): «La responsabilidad de los cadíes en la reparación y mantenimiento de los “espacios viales” de Al-Andalus», *Anuario Jurídico y Económico Escurialense. Homenaje a Fray José López Ortiz, O.S.A. (1898- 1992)*, San Lorenzo de El Escorial, ed. Ediciones Escurialenses, nº XXVI, T. I, pp. 343-360.

FRANCO SÁNCHEZ, Francisco (1995): *Vías y defensas andalusíes en la Mancha Oriental*, Alicante, ed. Instituto de Cultura Juan Gil Albert / Generalitat Valenciana (Col. Textos Universitarios), 402 pp. + láms.

FRANCO SÁNCHEZ, Francisco (1997): «La frontera alternativa: Vías y enfrentamientos islamo-cristianos en la Mancha Oriental y en Murcia», *Actas del*

[62]

Congreso La Frontera Oriental Nazarí como sujeto histórico (ss. XIII-XVI), Almería, ed. Instituto de Estudios Almerienses, pp. 237-251.

FRANCO SÁNCHEZ, Francisco (1999): «Consideración jurídica y religiosa de los territorios de la meseta y el Norte peninsular por el poder musulmán de al-Andalus», *Al-Andalus-Magreb*, Cádiz, ed. Universidad de Cádiz, vol. 7, pp. 101-133

HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, Félix (1959): «El camino de Córdoba a Toledo en la época musulmana», *Al-Andalus*, Madrid-Granada, ed. C.S.I.C., n° 24/1, pp. 1-62.

HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, Félix (1973): «La travesía de la Sierra de Guadarrama en el acceso a la raya musulmana del Duero (I)», *Al-Andalus*, Madrid-Granada, ed. C.S.I.C., n° XXXVIII/1, pp. 69-185.

HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, Félix (1994): *Estudios de geografía histórica española. Tomo I*, Madrid, Ediciones Polifemo (Biblioteca de Arqueología Medieval Hispánica, 3), 318 pp.

HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, Félix (1997): *Estudios de geografía histórica española. Tomo II*, Madrid, Ediciones Polifemo, 373 pp.

HUICI MIRANDA, Ambrosio (1916): *Estudio sobre la campaña de Las Navas de Tolosa*, Valencia, Imprenta Hijos de F. Vives Mora, 196 pp.

HUICI MIRANDA, Ambrosio (1956): *Las grandes batallas de la Reconquista durante las invasiones africanas (Almorávides, Almohades y Benimerines)*, Madrid, ed. C.S.I.C., 392 pp. Reimpreso con un «Estudio preliminar» de E. Molina López y V. C. Navarro Oltra, Granada, ed. Universidad de Granada, 2000, 594 pp.

HUICI MIRANDA, Ambrosio (1956-1957): *Historia política del Imperio Almohade*, Tetuán, Editora Marroquí, 2 vols., 696 pp.

LAFUENTE ALCÁNTARA, Miguel (1843-1846): *Historia de Granada, comprendiendo la de sus cuatro provincias: Almería, Jaén, Granada y Málaga desde remotos tiempos hasta nuestros días*, Granada, 4 Tomos

LAGARDÈRE, Vincent (1991): «Moulins d'Occident musulman au Moyen Âge (IX^e au XV^e siècles): Al-Andalus», *Al-Qanṭara*, Madrid, ed. C.S.I.C., vol. XII/1, pp. 59-118.

LÉVI-PROVENÇAL, Évariste (1973³): «España musulmana, hasta la caída del Califato de Córdoba. Instituciones y vida social», *La España Musulmana (711-1031). Instituciones, sociedad y cultura en la Historia de España*, dirigida por R. Menéndez Pidal, traducida por E. García Gómez, Madrid, ed. Espasa Calpe, Tomo V, pp. 1-330

MARINÉ, María (1988): «Excavación en la calzada romana del Puerto de la Fuenfría (Cercedilla, Madrid)», *Noticario Arqueológico Hispánico*, Madrid, ed. Subdirección General de Arqueología Ministerio de Cultura, n° 30, pp. 231-254.

MENÉNDEZ PIDAL, Gonzalo (1951): *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, ed. Cultura Hispánica (Imp. Arba), 144 pp.

MENÉNDEZ PIDAL, Gonzalo (1992): *España en sus caminos*, Madrid, 413 pp.

MEOUAK, Mohamed (1992): «Notes historiques sur l'administration centrale, les charges et le recrutement des fonctionnaires dans l'Espagne musulmane

(2^e/VIII^e-4^e-X^e siècles)», *Hespéris-Tamuda*, Rabat, ed. Université Mohamed V, n^o XXX/1, pp. 9-20.

OLIVER ASÍN, Jaime (1959): *Historia del nombre «Madrid»*, Madrid, ed. C.S.I.C., 412 pp. + ils. (Reimpreso con un «Prólogo» de M^o. Jesús Rubiera, Madrid, ed. A.E.C.I. / I.C.M.A., 1991, 16 + 407 pp.)

ROLDÁN HERVÁS, José Manuel (1975): *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Madrid, ed. Universidad de Valladolid / Universidad de Granada, 283 pp.

RUBIERA MATA, M^o Jesús (1985a): *La Taifa de Denia*, Alicante, ed. Instituto "Juan Gil Albert", 172 pp.

RUBIERA MATA, M^o Jesús (1985b): *Villena en las calzadas romana y árabe*, Alicante, ed. Ayuntamiento de Villena/Universidad Alicante, 62 pp.

RUBIERA MATA, M^o Jesús (1986): «El vocablo árabe *sikka* en su acepción de vía y de sus posibles arabismos en la toponimia hispánica: Aceca, Seca y Villa Seca», *Sharq Al-Andalus. Estudios Árabes*, Alicante, ed. Universidad de Alicante, n^o 3, pp. 129-132.

RUBIERA MATA, M^o Jesús (1987): «Los precedentes geopolíticos musulmanes del señorío de Villena», *Congreso de Historia del Señorío de Villena. Albacete 23-26 octubre 1986*, Albacete, ed. Instituto de Estudios Albacetenses / C.S.I.C., pp. 357-360.

RUBIERA MATA, M^o Jesús (1988): «El Baix Vinalopó durant l'època àrab», *La Rella, Elx*, ed. Ajuntament d'Elx, n^o 6, pp. 49-56.

RUBIERA MATA, M^o Jesús (1991): «Els camins àrabs de la muntanya i la Marina alacantines i una hipòtesi sobre el nom d'Alcoi», *Actes del Catorzè Col·loqui General de la Societat d'Onomàstica (Segon d'Onomàstica Valenciana). Alacant 13-15 d'abril de 1989*. Publicades a cura de J. Colomina i R. Alemany, Alacant, ed. Generalitat Valenciana, vol. II, pp. 671-672.

RUBIERA MATA, M^o Jesús y EPALZA, Mikel de (1996): «Las ciudades arábigomusulmanas de la costa oriental de la Península Ibérica (Sharq al-Andalus) y su función comercial», *En las costas del Mediterráneo Occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, Dirigido por David Abulafia, Blanca Garí, Barcelona, Ediciones Omega, S.A., pp. 95-113.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ Y MENDUÍÑA, Claudio (1948): «Itinerario de la conquista de España por los musulmanes», *Cuadernos de Historia de España*, Buenos Aires, ed. Universidad de Buenos Aires, n^o 10, pp. 21-74.

SILLIÈRES, Pierre (1977): «Le Camino de Anibal. Itineraire des Gobelets de Vicarello, de Castulo a Saetabis», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, París, ed. Casa de Velázquez, Tome XIII, pp. 31-83.

SILLIÈRES, Pierre (1982): «Une grande route romaine menant à Cartagène: La voie Saltigi-Carthago Nova», *Madrider Mitteilungen*, Madrid, ed. Instituto Arqueológico Alemán, n^o 23, pp. 247-257.

SILLIÈRES, Pierre (1988): «La Vía Augusta de Carthago Nova a Accis», *Vías romanas del Sureste. Actas del Symposium celebrado en Murcia del 23 al 24 de*

[64]

Octubre de 1986, Murcia, ed. Universidad de Murcia/Consejería de Cultura Comunidad de Murcia, pp. 17-22.

SILLIÈRES, Pierre (1991): *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*, París, ed. Publications du Centre Pierre Paris, 924 pp. + láms.

TORRES BALBÁS, Leopoldo (1959): «La Vía Augusta y el arrecife musulmán», *Al-Andalus*, Madrid-Granada, ed. C.S.I.C., nº XXIV, pp. 441-448.

TYAN, Emile (1960): *Histoire de l'Organisation Judiciaire en Pays d'Islam*, Leiden, ed. E. J. Brill, 673 pp.

VIGUERA MOLÍNS, M^a Jesús (Coord.) (1997): *El retroceso territorial de al-Andalus. Almorávides y almohades. Siglos XI al XIII*. Vol. VIII-II de la *Historia de España* de Menéndez Pidal, Madrid, ed. Espasa Calpe, vol. VIII-2, XV + 766 pp.

REVISTA DE HISTORIA

[TST]

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

Nº 9 / diciembre de 2005 / 17 euros

Fundación de los Ferrocarriles Españoles



9

FRANCISCO FRANCO SÁNCHEZ:

**La caminería en al-Andalus
(ss. VIII-XV J.C.): Consideraciones
metodológicas, históricas y
administrativas para su estudio**

CON ARTÍCULOS DE

**Miguel Suárez Bosa - Pedro González de la Fe - Juan
Luis Jiménez González**

*Cambios en la organización de la actividad en el Puerto
de Las Palmas (Gran Canaria): una visión histórica*

Ferry de Goey

The cruise industry in the twentieth century

Guillermo Guajardo S.

*La tecnología de los Estados Unidos y la "americanización"
de los ferrocarriles estatales de México y Chile, ca. 1880-1950*

TAMBIÉN EN ESTE NÚMERO
AL DÍA | LA HOJA WEB | PATRIMONIO HISTÓRICO | RESEÑAS

Revista de Historia



**Transportes, Servicios
y Telecomunicaciones**

www.tstrevista.com

[9]

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Consejo de Redacción

- EDITORES **Miguel Muñoz Rubio** [FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES Y UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID]
Javier Vidal Olivares [UNIVERSIDAD DE ALICANTE]
- EDIT. ADJUNTOS **Francisco Cayón García** [UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID]
Domingo Cuéllar Villar [FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES Y UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID]
- SECRETARIO **Francisco Polo Muriel** [FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES Y UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID]
- VOCALES **Inmaculada Aguilar Civera** [UNIVERSIDAD DE VALENCIA] . **José Ramón Cruz Mundet** [UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID] . **Alexandre Fernández** [UNIVERSITÉ BORDEAUX III-CNRS] . **Esperanza Frax Rosales** [UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID] . **Juan José González Reglero** [ESCUELA DE ORGANIZACIÓN INDUSTRIAL Y FUNDACIÓN CANAL DE ISABEL II] . **Santiago López** [UNIVERSIDAD DE SALAMANCA] . **Santos Madrazo** [UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID] . **Juan Manuel Matés Barco** [UNIVERSIDAD DE JAÉN] . **Pedro Pablo Ortúñez** [UNIVERSIDAD DE VALLADOLID] . **Pere Pascual Domènech** [UNIVERSIDAD DE BARCELONA] . **Andrés Sánchez Picón** [UNIVERSIDAD DE ALMERÍA] . **Jesús María Valdaliso Gago** [UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO]
- EDITORA DE ESTILO **Carmen Navajas Pedrosa**

Edita: **Fundación de los Ferrocarriles Españoles**

Santa Isabel 44, 28012-Madrid

Teléfono: 91 151 10 31 - 91 151 10 35

editor@tstrevista.com

ISSN: 1578-5777

Depósito legal: M-40347-2001

Imprime: ARTEGRAF, S.A. Sebastián Gómez, 5. 28026 Madrid

TST está incluida en el índice de revistas científicas españolas y en las bases de datos y repertorios elaborados por el CINDOC

AL DÍA	10
LA HOJA WEB	30
FORO HISTÓRICO DE LAS TELECOMUNICACIONES http://coit.es/foro	
DOSSIER	32
FRANCISCO FRANCO SÁNCHEZ	34
La caminería en al-Andalus (ss. VIII-XV J.C.): Consideraciones metodológicas, históricas y administrativas para su estudio	
MIGUEL SUÁREZ BOSA - PEDRO GONZÁLEZ DE LA FE - JUAN LUIS JIMÉNEZ GONZÁLEZ	66
Cambios en la organización de la actividad en el Puerto de Las Palmas (Gran Canaria): una visión histórica	
FERRY DE GOEY	90
The cruise industry in the twentieth century	
GUILLERMO GUAJARDO S.	110
La tecnología de los Estados Unidos y la “americanización” de los ferrocarriles estatales de México, ca. 1880-1950	
RESEÑAS	131
> <i>Hispano-Suiza 1904-1972</i> , por Paloma Fernández Pérez.	132
> <i>La reforma social en España</i> , por Francisco Joaquín Cortés García.	136
> <i>Las primeras autopistas españolas</i> , por Domingo Cuéllar Villar.	139
> <i>La morfología de las ciudades</i> , por Manuel Valenzuela Rubio	144